Skrzydlata POLSKA

NR 49 (387) • 3. XII. 1958
ROK WYD. XIV • CENA 2 zł.

„SYRENA" NAD POLSKIMI TATRAMI



Balon przed startem z Doliny Waksmundzkiej. Patrz artykuł na str. 5. Foto: W. Nowacki

Echa

W całym kraju rozwija się obecnie ogólnonarodowa dyskusja nad projektem wytycznych rozwoju naszej gospodarki w najbliższych latach. Towarzyszy jej równolegle Czyn Zjazdowy. Setki tysięcy ludzi naszego społeczeństwa pragnie poprzez coraz lepszą i wydajniejszą pracę, poprzez konkretne czyny przyspieszyć polepszenie warunków życia narodu, usunąć wiele jeszcze bolączek i niedomagań z naszego życia. Obok rozpatrywania zasadniczych kierunków i propozycji w rozwoju naszej gospodarki, wskazuje się równocześnie na istniejące i niewykorzystane rezerwy, na marnotrawstwo, na możliwości usprawnienia pracy i zwiększenie jej efektów poprzez lepszą organizację itp.

Chyba nie ma nikogo wśród nas, kto mógłby zaprzeczyć, że problemy te są również aktualne dla naszego lotnictwa zarówno sportowego, komunikacyjnego, jak i przemysłu lotniczego. W tej ogólnonarodowej dyskusji nad naszym jutrem nie może zabraknąć lotników i pracowników lotnictwa, działaczy i jego sympatyków. Jak na razie problemy te, na przykład w lotnictwie sportowym znajdują słabe echa. Czyn Zjazdowy zainicjowany przez aerokluby Warszawy i Huty „Stalowa Wola" oraz OWL w Warszawie i poparty niedawno przez OWL w Krośnie nie znalazł powszechnego odbicia w naszym lotnictwie sportowym.

Nie są nam oczywiście potrzebne szumne i papierowe zobowiązania dla jakiegoś tam efektu. Nie chcemy i nie pragniemy powrotu do starych i sloganowych form pracy polityczno-propagandowej. Chodzi jednakże o to, aby rzetelnie po gospodarsku spojrzeć na teren swego aeroklubu czy ośrodka, zobaczyć w nim co złe i dobre, zastanowić się uczciwie nad błędami i niedomaganiami w pracy oraz starać się je poprzez skromne nieraz, ale realne i konkretne zobowiązania usunąć. Walczyć trzeba przy tym o ich pełną, konsekwentną i terminową realizację.

Jestem przekonany, że w każdym aeroklubie i ośrodku lotniczym znajdzie się wiele problemów, którymi trzeba się pilnie zająć, bo przecież żaden z nich nie może powiedzieć, że pracuje idealnie. Myślę, że szczególnie takie aerokluby, jak np. w Szczecinie, Nowym Targu, Toruniu, Olsztynie, Kielcach czy Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie powinny ze szczególną ostrością spojrzeć na swoją działalność i wyciągnąć jak najszybciej właściwe i konkretne wnioski co do dalszej działalności.

Osobnym zagadnieniem są naturalnie sprawy wychowania obywatelskiego naszej kadry. Nie chcemy wśród naszych pilotów i instruktorów mieć tylko fachowców od tzw. knypla. Będziemy natomiast usilnie dążyli do tego aby to byli świadomi obywatele naszego ludowego państwa; aby na naszych lotniskach mówiono otwarcie o Polsce Socjalistycznej nie tylko od święta ale i na codzień.

Obecny sezon jesienno zimowy stwarza dobre warunki ku temu, aby spojrzeć bardziej krytycznie niż kiedykolwiek na działalność lotnictwa sportowego w minionym sezonie letnim. Trzeba, aby działacze i pracownicy lotnictwa sportowego i nie tylko sportowego, zabrali głos na temat żywotnych problemów nurtujących obecnie nasze lotnictwo w świetle uchwał XII Plenum KC PZPR. Obok dyskusji wewnętrznych, niektóre sprawy o charakterze ogólnopolskim winny być omawiane publicznie, na łamach prasy. „Skrzydlata" chętnie służy swoimi łamami dla tego celu.

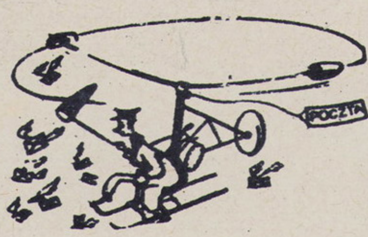
Do tego gorąco zaprasza działaczy i pracowników lotnictwa

IKARUS



CHMURA ZAGADKA — Zdjęcie: Lucjan Stępień

DO i OD redaktora „Skrzydlatej"



Silnik stały, a nie rotacyjny

W numerze 28 z dn. 9.VII.1958 na str. 17 znajduje się fotografia samolotu Breguet z 1912 roku. W opisie podano, że posiadał on „silnik wirujący o mocy 90 KM".

Silniki rotacyjne z tych lat posiadały moc 70 KM, a na zdjęciu samolot wyposażony jest w silnik gwiazdowy stały 9-cylindrowy „SALMSON" chłodzony wodą. Dwie chłodnice pionowe, zamocowane przy stojakach z obu stron kadłuba, widać wyraźnie na zdjęciu.

Poza tym samolot Breguet był jednym z pierwszych o konstrukcji mieszanej, a nie całkowicie drewnianej, jak podajecie. Kadłub oraz dźwigary w skrzydłach wykonane były z rur stalowych.

Mieczysław Pluciński
Gdynia

Sprawdziliśmy. Rzeczywiście Breguet z 1912 r. pokazany na zdjęciu miał silnik stały; w silniki wirujące o mocy 70 KM były wyposażone (jak podają źródła francuskie) niektóre wersje tej maszyny. Jeśli chodzi o konstrukcję samolotu, trudno jest coś wiążącego powiedzieć. Dostępne nam źródła podają konstrukcję drewnianą lub nie wspominają o niej wcale. Nie wyklucza to oczywiście konstrukcji mieszanej. Dziękujemy za uwagi tak pomocne w naszych stałych staraniach o maksymalną ścisłość wszystkich podawanych wiadomości. (red.)

Apel wielbicielek lotnictwa

Droga Redakcjo, należymy do zapalonych entuzjastek i wielbicielek Waszego pisma oraz lotnictwa, lotników i samolotów. Mamy odwagę napisać do Was po raz pierwszy, przy czym zwracamy się z prośbą.

Otóż bardzo chciałybyśmy korespondować z ludźmi, którzy przeżywają wszystko to — w swych podniebnych lotach — o czym czytamy w książkach lub widzimy na filmie.

Samo lotnictwo jako zawód jest dla nas nieosiągalne, ale nasz zachwyt i tęsknota jest tak wielka, że chociaż w części chciałybyśmy zaspokoić te uczucia opisami i tajnikami przeżyć autentycznych, otrzymanych w korespondencji.

Może znalazłby się ktoś, kto chciałby z nami korespondować? Same bowiem nie mamy możności zetknąć się z ludźmi, którzy tym żyją i dla których loty w przestworzach są żywiołem. Chętnych prosimy pisać na adres: Irena Majchrowska, Tomaszów Mazowiecki, Aleja Wyzwolenia 35.

Łączymy serdeczne pozdrowienia dla Ciebie i Twojego pisma.

Lena i Gosia

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 27 LISTOPADA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 7044/C A-36

SZYBOWNICY CZEKAJĄ NA FALĘ

Drugi z kolei w Nowym Targu falowy doświadczalny obóz szybowcowy rozpoczął się dnia 10 listopada br. Kierownikiem jego jest instruktor-pilot Józef Dankowski. Pierwsze dni, ze względu na słabe warunki meteorologiczne, poświęcono na przygotowanie sprzętu, a więc zamontowanie aparatury tlenowej i radiowej itp. prace. Kilka próbnych startów przy pokryciu nieba 6/8 przez chmury niskie, których wierzchołki sięgały 2 600 m, nie przyniosło żadnych rezultatów. Na podstawie doświadczeń z roku ubiegłego szybownicy sądzą, że poważniejsze kontakty z falą będzie można nawiązać dopiero w pierwszej połowie grudnia.

OBRADY ZG i PREZESÓW

Dnia 24 listopada br. w sali Aeroklubu Warszawskiego na Gocławiu, odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL z udziałem prezesów aeroklubów regionalnych. Omówiono na nim rolę społecznych zarządów aeroklubów regionalnych oraz kierunki ich działania. Sprawozdanie z obrad podamy w następnym numerze.



REKORD ŚWIATA CHIŃSKICH SPADOCHRONIAREK

W dniu 5 listopada, w czasie zawodów spadochronowych młode chińskie spadochroniarki Li Szu-hua, Cui Sin-in i Li Szu-huei ustanowiły nowy rekord międzynarodowy w dziennym kombinowanym skoku grupowym na celność lądowania z wysokości 600 metrów, lądując w średniej odległości 12 m 39 cm od środka koła.

Dotychczasowy rekord międzynarodowy należał do spadochroniarek radzieckich i wynosił 21 m. (z)

HENRYK CZYŻ

zwycięzcą I całorocznych zawodów spadochronowych „Skrzydlatej Polski" 1958

Z inicjatywy naszej redakcji rozegrane zostały w bieżącym roku I Całoroczne Zawody Spadochronowe, które zgodnie z ogłoszonym regulaminem trwały od 15 kwietnia do 1 listopada. Do zawodów przystąpiło 16 skoczków w tym 3 kobiety z 6 aeroklubów regionalnych.

Trzyosobowa Komisja Sędziowska Całoroczny Zawodów Spadochronowych na swym posiedzeniu w dniu 25 listopada br. sporządziła protokół końcowy i tym samym oficjalnie zamknęła tegoroczne zawody.

Pierwsze miejsce w Całorocznych Zawodach Spadochronowych wywalczył sobie dziewietnastoletni rekordzista Polski HENRYK CZYŻ z Aeroklubu Wrocławskiego, który uzyskał po czterech konkurencjach 1 089,77 pkt na 1 200 możliwych. Drugie i trzecie miejsce zdobyli spadochroniarze warszawscy: PAWEŁ LIPOWCZAN — 1 058,82 pkt i LECH JESKE — 1 042,72 pkt, również po czterech konkurencjach.

Omówienie I Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski" wraz z pełnym wykazem skoczków, którzy w nich startowali zamieścimy w numerze świątecznym.

Zwycięzcy zawodów HENRYKOWI CZYŻOWI z Wrocławia przesyłamy tą drogą w imieniu redakcji jak i sympatyków spadochroniarstwa serdeczne gratulacje oraz życzymy mu jednocześnie dalszych sukcesów sportowych. (m)



Henryk Czyż

Rokordy radzieckich skoczków

Komisja Sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa zatwierdziła 4 nowe spadochronowe rekordy Związku Radzieckiego, przewyższające jednocześnie dotychczasowe rekordy międzynarodowe.

Rekordy ustalili spadochroniarze Aeroklubu Ługańskiego:

S. Bagiński, A. Wietrow i J. Pieklin dziennym grupowym skokiem kombinowanym z wysokości 1 500 metrów, lądując w średniej odległości od środka koła 3,3 metra (o 0,59 m wynik lepszy od rekordu międzynarodowego skoczków jugosłowiańskich).

Ci sami spadochroniarze ustanowili rekordy międzynarodowe w skokach nocnych z wysokości 1 500 metrów na celność lądowania i w skokach kombinowanych. Średnie odległości lądowania w obu rodzajach skoków wynoszą 10 m 83 cm i 8 m 0,3 cm.

Spadochroniarka tegoż aeroklubu A. Kołczugina wykonała nocny skok z wysokości 1 500 metrów, lądując 11 m i 22 cm od środka krzyża. (z)

MET-SZYB FALA

Dotychczas nadawany radiowy komunikat Metszyb, w czasie zimy będzie nieco zmodyfikowany. Chodzi mianowicie o uwzględnienie w nim warunków falowych. Tak więc w okresie od 1 grudnia br. do 15 marca 1959 r., zamiast dotychczasowych komunikatów Metszyb, radio będzie podawało komunikaty Metszyb-Fala.

Klucz Metszyb-Fala służy do określenia warunków pogody w rejonie Karkonoszy, umożliwiających wykonywanie lotów wysokościowych na prądach fal stacjonarnych.

Postać klucza: METSZYB FALA — YYGG — WDKF — W_1DKF

Objaśnienie symboli

YY — **data nadania komunikatu**
GG — **godzina nadania komunikatu**
W — **wskaźnik grupy pierwszej**
 1 — komunikat na dzień następny (na 24 godziny)
W_1 — **wskaźnik grupy drugiej**
 2 — komunikat orientacyjny na 2 dni naprzód (na 48 godzin).
D — **prawdopodobieństwo występowania ruchów falowych w Karkonoszach przy wietrze z kierunków 160° do 200°.**
 1 — brak warunków do powstawania poważniejszych ruchów falowych.
 2 — małe prawdopodobieństwo występowania ruchów falowych przy wietrze o prędkości 10 — 20 m/sek.
K — **prawdopodobieństwo występowania ruchów falowych w Karkonoszach przy wietrze z kierunków 201° — 240°.**
 1 — brak warunków do powstawania poważniejszych ruchów falowych.
 2 — małe prawdopodobieństwo występowania ruchów falowych przy wietrze o prędkości 10 — 20 m/sek.
 3 — duże prawdopodobieństwo występowania ruchów falowych przy wietrze o prędkości powyżej 20 m/sek.
F — **pionowy zasięg ruchów falowych.**
 1 — brak danych.
 2 — słaby rozwój ruchów falowych.
 3 — silniejszy rozwój ruchów falowych.

PIERWSZA LINIA ŚMIGŁOWCOWA W ZSRR

„Aeroflot" uruchomił pierwsze w ZSRR regularne połączenie śmigłowcowe na trasie Jałta — Symferopol. Linia ta jest wielkim udogodnieniem dla kuracjuszy przyjeżdżających do Jałty.

W najbliższym czasie „Aeroflot" zapowiada utworzenie nowych linii śmigłowcowych. Będą one obsługiwane przez śmigłowce „Mi-4". Jedna z nich połączy Moskwę z portem lotniczym Wnukowo.



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

W pobliżu Barcelony (Hiszpania) rozpoczęto budowę wielkiej fabryki silników lotniczych. Ogólna powierzchnia zakładów będzie wynosić 24 140 metrów kwadratowych. (z)

Francuskie linie lotnicze „Air France" wznowiły komunikację między Paryżem a Kairem, przerwaną w roku 1956 w czasie konfliktu suezkiego. Samoloty kursują na nowootwartej linii raz w tygodniu. (z)

Władze szwedzkie lotnictwa komunikacyjnego zażądały od rządu kwoty 50,9 miliona koron (na rok budżetowy 1959/60) na budowę dwóch nowych portów lotniczych oraz renowację kilku innych portów. (z)

Sławny pilot radziecki, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego D. Glinka, bawił w gościnie u lotników pułku myśliwskiego „Warszawa". (z)

Jak donosi zachodnio-niemieckie pismo „Flugwelt", siły lądowe Francji dysponują 500 samolotami i 30 śmigłowcami. Ilość personelu oblicza się na 5 000 ludzi. (z)

Dowództwo lotnictwa USA złożyło w zakładzie Northrop zamówienie na budowę serii zdalnie kierowanych pocisków „Snark" SM—62 na sumę 18,6 miliona dolarów. (z)

W centrum treningowym amerykańskich linii lotniczych United Air Lines (UAL) w Denver oddano do użytku pierwszy kompleksowy symulator lotu dla załóg samolotów dalekodystansowych DC—8. W symulatorze zainstalowane jest urządzenie, które przy pomocy telewizji imituje różne rodzaje położenia samolotu podczas startu lub lądowania. (z)

W Kanadzie skończono produkcję licencyjnych myśliwców F—86 „Sabre", zaczęto w r. 1950. (z)

Brytyjskie linie europejskie BEA zamówiły do roku 1964 w Zakładach De Havilland 24 trzysilnikowe odrzutowce pasażerskie DH—121. samoloty te będą miały urządzenie do automatycznego lądowania. (z)

Skandynawskie linie lotnicze SAS będą używały na trasie biegunowej Kopenhaga—Tokio samoloty odrzutowe DC—8. (z)



Szybowiec „Primorec“ przed startem. W kabinie Zbigniew Lebecki i kierownik kowieńskiej stacji szybowcowej pil. Brozauskas.

BYLIŚMY GOŚĆMI AEROKLUBU LITEWSKIEJ SRR

Po przelocie dokonanym w drugiej połowie czerwca 1958 r. przez pilotów szybowcowych Aeroklubu Warszawskiego na tereny Związku Radzieckiego, kierownik wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego Z. Dudzik nawiązał osobisty kontakt z kierownikiem Aeroklubu Wileńskiego Z. Vizgirdą. Obie strony uznały celowość nawiązania bliższych kontaktów, m. in. na drodze wymiany pilotów szybowcowych między klubami. W wyniku tego porozumienia w dniach 7—22 września gościła w Warszawie ekipa pilotów szybowcowych z Litewskiej SRR w składzie: Vytautas Czeponis (Wilno), Leonas Vasauskas (Wilno) i Rajmundas Kovalianskas (Kowno). Z rewizytą do Litewskiej SRR udali się trzej piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego: Ireneusz Kucharski, Zbigniew Lebecki i Zygmunt Zaleski. Oto ich wrażenia z pobytu.

Gościnność litewska nie jest legendą, o czym przekonaliśmy się od razu po przyjeździe do Wilna. Gospodarze zaopiekowali się nami w sposób nadzwyczaj serdeczny. Pierwszą noc spędziliśmy w hotelu portu lotniczego w Porubanku. Po trudach podróży spaliśmy jak zabici i dopiero następnego dnia zbudził nas warkot silników samolotów. Rześkich i wypoczętych gospodarze zawieźli nas eleganckim „Zimem“ do najbardziej reprezentacyjnego hotelu „Vilnius“, gdzie mieszkaliśmy przez cały czas pobytu. I tu pierwsza wielka i miła sercu każdego Polaka niespodzianka — podjeżdżając do hotelu spostrzegliśmy, obok flagi Litewskiej SRR, flagę polską wywieszoną specjalnie na nasze przybycie.

Po rozgoszczeniu się w eleganckim apartamencie zeszliśmy do restauracji, gdzie w towarzystwie kierownika Aeroklubu Wileńskiego Zenona Vizgirdy oraz pilotów Vasauskasa i Czeponisa spędziliśmy nadzwyczaj miło parę godzin, przy obiedzie. Potem zaprosiliśmy ich do naszego salonu i tam, na ręce kierownika Aeroklubu Wileńskiego, złożyliśmy pismo delegujące naszego aeroklubu oraz skromny upominek w postaci staueiki syreny i plakietkę pamiątkową wydaną z okazji 30-lecia. AW. W bardzo serdecznej rozmowie wyraziliśmy w imieniu naszego klubu nadzieję, że nawiązane obecnie przyjazne stosunki pomiędzy naszymi klubami będą się nadal pomyślnie rozwijały. Z upoważnienia kierownictwa AW przedstawiliśmy także propozycje dotyczące wymiany pilotów w roku 1959, które spotkały się z gorącym przyjęciem gospodarzy.

Dzień następny rozpoczęliśmy pracowicie od udzielenia wywiadu korespondentowi miejscowej gazety „Czerwony Sztandar“, wydawanej w języku polskim. Dalej trwało zwiedzanie miasta i zakładów przemysłowych. Należy podkreślić, że opieka i dbałość o to, abyśmy się czuli jak najlepiej, była okazywana w formie niezwykle serdecznej, a słowa wymawiane przez naszych gospodarzy, że to „delegacja polska“, otwierały nam wszędzie gościnne podwoje.

W drugim dniu pobytu spotkaliśmy się z członkami Aeroklubu Wileńskiego w jego własnym lokalu przy. ul. Pionieriu. Tu zapoznaliśmy się z pracą i dorobkiem klubu oraz otrzymaliśmy prezenty dla Aeroklubu Warszawskiego i dla nas.

Następnego dnia kol. Ireneusz Kucharski wygłosił w lokalu klubu wykład, którego tematem była taktyka przelotów szybowcowych. Piloci litewscy nie posiadają dostatecznej literatury fachowej w tym zakresie. Po wykładzie opowiadaliśmy ciekawsze wydarzenia i przygody szybowcowe. Przy okazji dowiedzieliśmy się, że najbardziej poczytnym zagranicznym pismem lotniczym w Litewskiej SRR jest „Skrzydlata Polska“.

Po kilkudniowym pobycie w Wilnie, dnia 11 października wyjechaliśmy autobusem aeroklubu do Kowna. Zwiedziliśmy tam m. in. „Karo Muzejus“ (Muzeum Wojska). Szczególne wrażenie wywarła na nas sala z pamiątkami po tragicznie poległych litewskich pilotach Dariusie i Girenasie. Obaj ci piloci w latach trzydziestych wykonali przelot z Ameryki Północnej do Europy przez Atlantyk na starym samolocie typu „Bellancea“. Samolot po przezwyciężeniu trudności i niebezpieczeństw nad wodami oceanu uległ katastrofie w okolicach Szczecina. Olbrzymia szklana gablota zawiera szczątki rozbitego samolotu.

Pierwszy wieczór w Kownie to nadzwyczaj miłe spotkanie z kierownikiem Kowieńskiej Stacji Szybowcowej i pilotami. Poznaliśmy tam m. in. sympatycznego pilota szybowcowego i samolotowego Davydatisa, który przed wojną uzyskał srebrną odznakę szybowcową z międzynarodowym numerem rejestracyjnym 204.

Dzięki sprzyjającym warunkom meteorologicznym mogliśmy dnia następnego udać się na lotnisko w Paciunach, oddalone od Kowna o około 30 km, aby obejrzeć i — co najważniejsze — wypróbować w powietrzu szybowce. Trzeba przyznać, że jadąc na lotnisko spodziewaliśmy się raczej zobaczyć skromnie i po amatorsku wykonane szybowce. To jednak co zobaczyliśmy mile nas zdziwiło. Szybowiec treningowy Bro-12, konstrukcji B. Oszkinaza, stanowi konstrukcję bardzo oryginalną i przy swoich małych wymiarach posiada dobre osiągi. Doskonałość około 22 przy rozpiętości skrzydeł 12 m i dużej prostocie konstrukcji jest niemałym osiągnięciem konstruktora.

Szybowiec ten, jakkolwiek posiada jeszcze pewne niedopracowania aerodynamiczne, ma naszym zdaniem jedną zaletę — jest bardzo prosty technologicznie, a co za tym idzie i tani. Amatorom świeżego powietrza szybowiec ten daje pełną satysfakcję, gdyż praktycznie kabinka ogranicza się tylko do wiatrochronu, oryginalnie zabudowanego między kadłubem nad przyrządami, a kesonem skrzydła.

Drugim szybowcem konstrukcji inż. B. Korvelisa jest BK-4, typowy przedstawiciel klasy standart. Niestety, nie mogliśmy wypróbować jego własności lotnych, gdyż w związku z zakończeniem sezonu został zdemontowany i przewieziony do lokalu klubowego w Kownie. Sylwetką swoją przypomina on trochę czeskiego „Demanta“, a jego amatorskie wykonanie jest może lepsze niż szeregu fabrycznych „Much“. Wykonawcami szybowców są wszyscy piloci. Zasada: kto nie budował szybowca nie będzie na nim latał — jest konsekwentnie przestrzegana.

Oprócz Bro-12, na którym mieliśmy przyjemność wykonać po jednym locie, lataliśmy na szybowcach popularnych w całym Związku Radzieckim: jednomiejscowym „Mak-15“, o bardzo oryginalnych kształtach oraz dwumiejscówce „Pionier“ produkcji czeskiej i jego radzieckiej wersji całkowicie metalowej — „Priomorec“.

Pięknie położone nad Niemnem lotnisko Paciuny ze względu na swoje duże wymiary daje możność latania z całej długości liny wyciągarki (1 200 m), co przy silnej wyciągarce „Herkules 3“ dało nam możność osiągnięcia na Bro-12 wysokość prawie 600 m. Lotnisko nie posiada hangarów. Szybowce są demontowane albo osłaniane pokrowcami i kotwiczone przy kępce drzew.

Z ciekawostek, które zaobserwowaliśmy na starcie, warto wymienić to, że pocza literą „T“ wykłada się tam jeszcze ogranicznik boczny i lądowanie odbywa się między tymi znakami. Inna jest tam również sygnalizacja niż u nas. „Herkules 3“ jest jak wiadomo wyciągarką dwubębnową. Przy starcie szybowca np. z lewej liny sygnalizujący po odczepieniu już naciągniętej liny daje znak do rozpoczęcia ciągnięcia przez powiewanie olbrzymią flagą, po stronie zewnętrznej szybowca.

Po lotach wracaliśmy do Kowna pełni wrażeń i z wilczymi apetytami. Szczególnie zadowoleni byliśmy z udanych lotów, gdyż już następnego dnia zbliżający się niż dał o sobie znać beznadziejnym „kapuśniakiem“, nie tyle jednak groźnym, aby odstraszyć nas od zwiedzania Kowna i jego okolic. Dzięki uprzejmości Anatola Kurdzikauskasa, który własną „Pobiedą“ w towarzystwie przemiłego Antanasa Arbacziauskasa obwoził nas po całym mieście, pojechaliśmy także do Kołautuve, aby zobaczyć zbocze, na którym latać można w okresie wiosennym i późnojesiennym, przy silniejszych wiatrach północno-zachodnich.

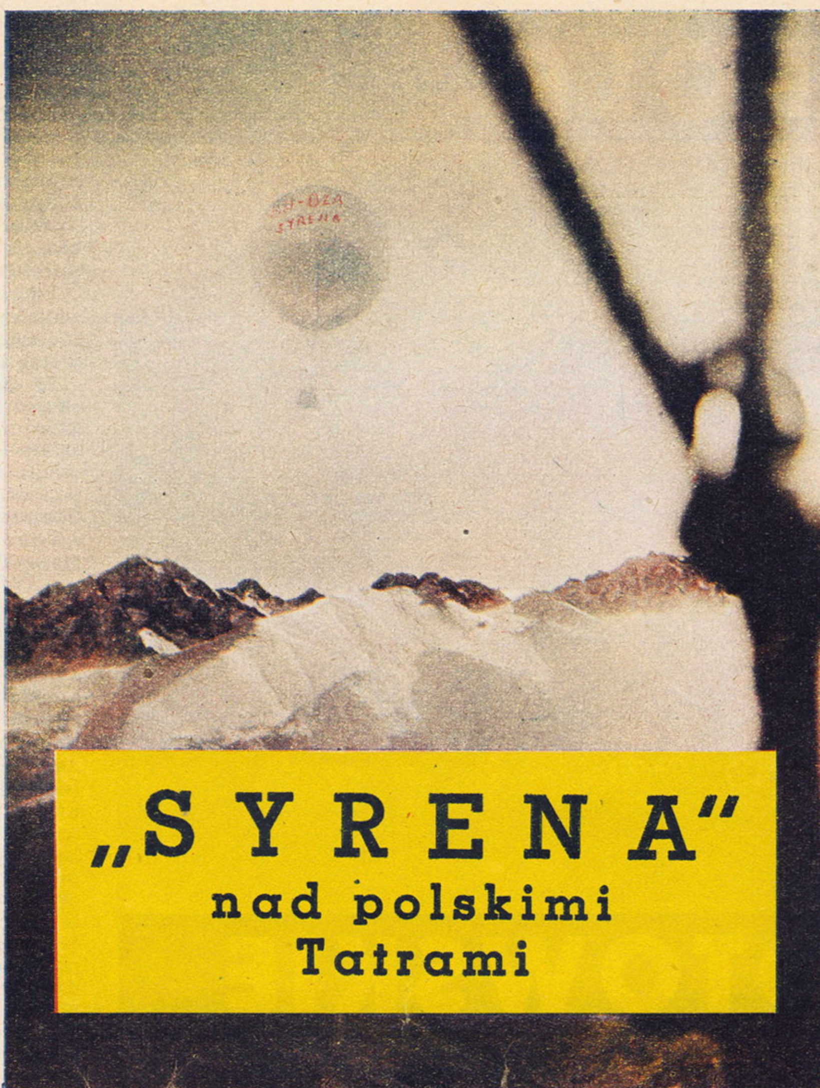
Po trzydniowym pobycie w Kownie wróciliśmy do Wilna, aby z kolei wyjechać na parę dni do Moskwy. W czasie pobytu w stolicy ZSRR odwiedziliśmy m. in. Centralny Aeroklub DOSAAF w Tuszyno.

Po krótkim ale pełnym wrażeń pobycie w Moskwie wróciliśmy do Wilna, aby zdążyć na pożegnalne spotkanie jakie zgotowali nam wspólnie szybownicy wileńscy i kowieńscy. Podczas tego wieczoru otrzymaliśmy od naszych litewskich przyjaciół, którzy poprzednio byli w Warszawie, upominki w postaci albumów fotograficznych Wilna i ludowych krajek litewskich. To był już ostatni akord naszej wizyty. Jeszcze jedna wymiana adresów, siarczyste pocałunki z dubeltówki i odjazd z gościnnego Wilna, z powtarzającym się nieodmiennie „refrenem“: do zobaczenia w Warszawie. Uwidimsia w śledujuszczim godu, druzja. Viso giero. Wszystkiego najlepszego.

ZBIGNIEW LEBECKI
ZYGMUNT ZALESKI

Montaż szybowca Mak-15.





„SYRENA" nad polskimi Tatrami

IMPREZA, mówiąc szczerze, nie zupełnie prosta. Pierwszy od 20 lat lot na czystym wodorze i pierwszy w historii naszego baloniarstwa lot nad Tatrami. Do tego jeszcze strefa graniczna, a więc konieczna również zgoda władz czechosłowackich. Stąd też ograniczone warunki lotu, jak np. wysokość do 2 000 m, podstawa chmur nie mniej jak 800 m, dopuszczalne wiatry tylko o kierunku od SE do SW itp. Wyczuwaliśmy wokół siebie jakąś napiętą trochę atmosferę. Wpłynął na to być może fakt, że dokładnie przed 20 laty w Dolinie Chochołowskiej miał miejsce nieudany start balonu „Gwiazda Polski", który podczas napełniania wodorem spłonął.

Dzięki przychylności i pomocy Dowództwa Wojsk Lotniczych w ciągu kilku dni załatwiliśmy wszystkie formalności łącznie ze zgodą władz Czechosłowacji i w sobotę (24.X.) byliśmy wraz z „Syreną" w Zakopanem. Tu niestety zaczęła się rozpacz. Od samego rana leje deszcz. W niedzielę to samo. Dopiero w poniedziałek trochę się przejaśniło. Ale około południa, gdy kończymy napełniać balon, znów pech. Wiatr zmienia się na północny i zawiadowca lotniska w Nowym Targu nie zezwala na start. Jest już późno — godzina 14.00. Zostawiamy w rezerwie 15 butli wodoru i start odkładamy do wtorku. Straż pożarna Zakopanego, która na tych kilka dni przeniosła się wraz ze sprzętem na stadion pod Krokwią — wyznacza posterunki, MO również. Przedsiębiorstwo Imprez Sportowych — gospodarz stadionu — zapala dwa olbrzymie reflektory i zakotwiczona „Syrena" gotowa jest do noclegu.

27 października od świtu jesteśmy przy balonie. Noc była zupełnie pogodna. Ranek także — ale niestety: wiatr 300° nie pozwala startować. Około godz. 13.00 dostajemy nowy komunikat: wiatr 220° — pułap 1 200 m. Ładujemy ostatnie 15 butli, nakładamy spadochrony i „przymierzamy się". Ilu też nas zechce zabrać „Syrena"? Widać dokładnie, że od wczoraj straciła sporo gazu. Chyba ze 25%. Płonne jednak obawy. Nie tylko zabrała nas czterech, ale jeszcze 25 worków balastu oraz worek pocztowy zawierający 5 600 listów, opatrzonych specjalnymi znaczkami i stemplami okolicznościowymi.

Ostatnia komenda: luzuj! liny do kosza! i z prędkością 2 m/sek wznosimy się spod skoczni na Krokwi, przyjmując kierunek na NE. Godzina 14.00, wiatr 1 m/sek. Na wysokości 1 300 m mijamy Nosal. Z tyłu daleko widać Zakopane. Teraz cale w słońcu. Ale od Poronina i Nowego Targu płyną zamglenia w stronę Tatr. Stamtąd idzie to „mleko" — w którym niedługo się znajdziemy.

Widać z prawej doskonale Skupniowy Upłaz, Kopę Magury, Żółtą Turnię, mniej wyraźnie Czerwone Wierchy i Giewont. Kasprowy i Świnica zamglone. Jesteśmy nad Olczyską. W dole wszystko w śniegu. Z lewej zostawiamy Kopieniec i już pod nami Dolina Suchej Wody. Cała w bieli — znaczy się tylko czarny ślad drogi na Halę Gąsienicową. Ona jest najdłużej naszym punktem orientacyjnym. Aby nie tracić orientacji, nie balastujemy nic, a przeciwnie — wiszę na klapie, by utrzymać się na wysokości 1 550 m. Przed nami Kosista i Wołoszyn już znikły całkowicie w „wacie", która stopniowo i nas ogarnia. Wiatr słaby, około 1 m/sek, wariometr dzięki często używanej klapie stoi na 0.

Mgła ogarnęła nas zupełnie. Teraz pilnujemy tylko aby nie przeskoczyć Wołoszyna, bo tuż za nim granica czechosłowacka. Zbliża się godz. 16.00. Wysokość niezmieniona — mgła „londyńska". Czuje się ją już przy oddychaniu. Postanawiamy lądować przy pierwszym zetknięciu się kosza ze stokiem lub granią. Po chwili w odległości około 100 m na wysokości kosza widzimy skrawek wolnego od drzew śniegu. To północno-zachodnie zbocze Kosistej. Tam zdecydowaliśmy się siadać.

Lekkie uderzenie kosza o zbocze. Otworzyłem klapę. Jeszcze chwilę przytrzymuję linkę klapy i balon się uspokaja. Teraz Konik i Musiał ostrożnie wychodzą z kosza na śnieg. Owiązujemy ich w pasie końcem lin manewrowych, które trzymają w rękach. Powoli odpuszczają liny i balon zawisa w stanie równowagi około 2 m nad ziemią. Zaczyna się holowanie „Syreny" około 400 m w dół, do doliny Waksmundzkiej.

Po krótkiej naradzie i sprawdzeniu, że w całej dolinie oprócz nas nie ma nikogo, decydujemy się na pozostawienie balonu. Kosz wypełniamy kamieniami, liny manewrowe przywiązujemy do drzewa, zabieramy spadochrony i przyrządy pokładowe, zostawiamy kartkę z ostrzeżeniem i idziemy pieszo do szosy. W nocy już spotykamy nasze samochody, które dyżurowały jeżdżąc pomiędzy Łysą Polaną i Porońcem.

Największa niespodzianka czekała nas dopiero następnego dnia. Sami nie wierzyliśmy, że powłoka „Syreny" tak dobrze wytrzymała gaz już drugą dobę. W oślepiającym słońcu, cała wypełniona, aż prosi się by wsiadać do kosza i transport odbyć nie na holu, ale wolnym przelotem. Zostawiamy połowę balastu i tym razem tylko we trzech ładujemy się do kosza.

„Syrena" idzie w powietrze. Początkowo często używam klapy, bo przecież ma to być tylko niedaleki transport. Ale już wkrótce po naradzie z inż. Nowackim dochodzimy do wniosku, że właściwie możemy wykonać drugi „bezpłatny" lot, bo na gazie, który w normalnych warunkach powinien być wczoraj wypuszczony.

No i polecieliśmy. Lot trwał cztery godziny, do wysokości 2 550 m. Cały czas lecieliśmy w pięknym słońcu, przy niczym niezakłóconej widoczności. Wiatry słabe, znów nie przekraczały 1 m/sek i to w tak intensywnym układzie, że nie odchodziliśmy od gór dalej jak nad Rusinową Polanę, a w głębi gór nie przekraczaliśmy Wołoszyna i Doliny Roztoki.

Około godz. 14.00, wisząc dłuższy czas na wysokości 2 550 m między Rusinową i Łysą Polaną, myśleliśmy, że trzeba będzie siadać.

Na szczęście na wysokości około 1 500 m pokazały się małe obłoczki zdążające w kierunku Głodówki i Bukowiny. Trochę pracy klapą, obniżamy się do 1 500 m. Znosi nas nad Głodówkę i na wschód. Zeszliśmy do 1 000 m. Wracamy powoli nad Bukowinę. Mamy już tylko 400 m. Dochodzimy do nowej szosy Bukowina—Poroniec. Opadanie mamy teraz 1 m/sek. Mijamy drogę i lądujemy w dolinie na łące. Historia wczorajsza powtarza się, znów nie używam rozrywacza. Wychodzimy z Kamińskim z kosza, w którym pozostaje tylko pilot Nowacki. Holujemy balon w pobliże szosy tylko tym razem trochę pod górę. 50 metrów od szosy rozrywamy powłokę, wypuszczamy wodór i przy pomocy okolicznych mieszkańców i młodzieży demontujemy kosz i balon, przygotowując do transportu. Jeszcze tylko odwozimy worek z pocztą do Bukowiny i zajeżdżają po nas samochody. Jest już ciemno. Wracamy do Zakopanego.

Okazało się, że lot był i potrzebny i celowy. Dał sporo doświadczenia w nieznanych dotychczas w Polsce warunkach lotów w wysokich górach. Udowodnił też, że umiejętne lądowanie w górach, w tzw. trudnym terenie, nie nastręcza większych trudności w późniejszym transporcie balonu napełnionego gazem.

Na zakończenie trzeba powiedzieć kilka słów o bezinteresownej pomocy zestrony Komendy Miejscowej WOP i MO, a zwłaszcza Straży Pożarnej i mieszkańców Zakopanego, którzy przez wszystkie dni pracowali ofiarnie przy napełnianiu 120 worków balastowym piaskiem i przenoszeniu butli z wodorem. I za to jesteśmy im wdzięczni. Pretensję natomiast mam do „Expressu Wieczornego" za podanie niesprawdzonej wiadomości (25.X.), jakoby lot nasz miał się odbyć do stratosfery na wysokość 11 000 m. Pomylił prawdopodobnie zamierzony, a nieudany lot stratosferyczny balonu „Gwiazda Polski", ale to było przed dwudziestu laty.

ADAM IWIŃSKI

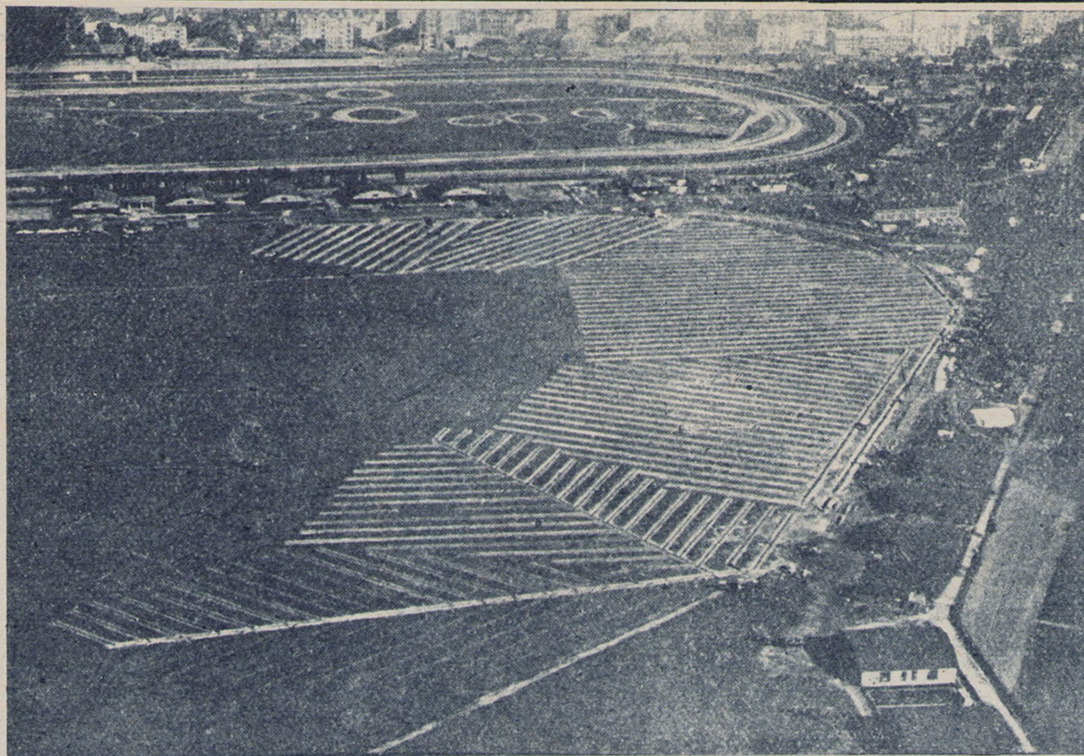
Narada przed startem spod Krokwi. Stoją od lewej: Zdzisław Konik, Walenty Nowacki i Adam Iwiński.



Balon „Syrena" na stanowisku startowym pod Krokwią w Zakopanem. Foto: CAF (2) i A. Iwiński



POLE



MOKOTOWSKIE

IDĄC na południe Warszawy Alejami Niepodległości, piękną szeroką ulicą będącą przedłużeniem Chałubińskiego, w kierunku Rakowieckiej, napotkasz tuż za poprzeczną Wawelską szeroki teren jeszcze nie całkowicie zabudowany. Z lewej strony potężne kondygnacje trójczłonowego gmachu GUS-u, po drugiej kolonia parterowych, drewnianych domków zwanych fińskimi, potem tereny sportowe, jedyna w Warszawie kręgielnia, bocznica kolejowa, jeszcze dużo nasypów ziemi, sporo nieuregulowanego terenu i oto przeszedłeś mimo historycznego dla naszego lotnictwa miejsca.

To właśnie tu jest Pole Mokotowskie, kiedyś pierwsze lotnisko stolicy. Jeśli zajrzysz do starych wykazów, to znajdziesz wiadomość, że Warszawa-Mokotów jest lotniskiem cywilnym kategorii A, położonym na wysokości 100 m nad poziomem morza, rozciągającym się z północy na południe na szerokość 600 m, a ze wschodu na zachód 1 400 m. Teren lotniska zamknięty jest od północy ulicą Wawelską, od zachodu Aleją Żwirki i Wigury, od wschodu ulicą Polną, a od południa ulicą Rakowiecką.

Pole to znajdowało się kiedyś daleko za miastem, za wałami, które otaczały Warszawę. Na przykład: w okresie Księstwa Warszawskiego były to grunta chłopskie należące do Nowej Wsi. W 1820 roku tereny te zostały zamienione na rozległe pole ćwiczeń (pole musztry) dla kawalerii rosyjskiej. Kawaleria wjeżdżała przez rogatki mokotowskie na Rondzie Mokotowskim (dzisiejszy Plac Unii Lubelskiej). Około 1870 roku na „mokotowskim polu wojennym", jak je wówczas zwano, pozwolono na założenie toru wyścigów konnych, ale jedynie na wschodnim skrawku. W roku 1887 tor ten został przesunięty bliżej ulicy Polnej, tam, gdzie dziś mieszczą się ogródki działkowe i urządzenia sportowe.

Pole Mokotowskie stało się lotniskiem gdzieś w latach 1908—1909 (to już 50-lecie!). Zaczęło się wszystko od powstania w 1909 r. 50-osobowego „Koła Awjatorów", którego prezesem był Piotr Strzeszewski. Zainteresowania tych „awjatorów" sprawiły niewątpliwie, że rozpoczęto szereg pokazów propagandowych. Gdzie mogło być lepsze miejsce niż na pustym Polu Mokotowskim! Tu też po raz pierwszy w 1909 roku przed publicznością warszawską demonstrował loty samolotem Francuz Lagagneux na „Voisinie" z silnikiem 25 KM. Tu rozpoczęto Dni Awiacyjne, na które przybywali nasławniejsi piloci zagraniczni, jak np. w 1910 roku Francuzi Grand i Guyot oraz Rosjanin Utoczkin. Ten ostatni zadziwił wszystkich 34-minutowym lotem, podczas którego mdlały zapewne co zacniejsze mieszczki warszawskie.

Pierwsze pokazy lotnicze odbywały się na terenie toru wyścigów konnych, prawdopodobnie dlatego, iż miał on trybuny ułatwiające obserwację lotów.

W 1910 roku z inicjatywy księcia Lubomirskiego powstaje towarzystwo akcyjne „Aviata", które miało być szkołą pilotów i prowadzić warsztaty lotnicze. „Aviata" wydzierżawiła od władz rosyjskich Pole Mokotowskie na 15 lat, pod warunkiem, że szkolić będzie także Rosjan. Pobudowano w szybkim tempie hangary i warsztaty. Pierwszym kierownikiem „Aviaty" był Henryk Segno, a po nim Michał Scipio del Campo. Od 1911 roku co tydzień w soboty i niedziele organizowano pokazy lotnicze, zasilające niewątpliwie kasę towarzystwa. Z początkiem 1912 roku „Aviata" przestała jednak istnieć na skutek różnych machinacji władz carskiej Rosji. Cały majątek towarzystwa przechodzi w ręce zaborcy. (Zabudowania „Aviaty" mieściły się mniej więcej tam, gdzie dziś stoi trójczłonowy gmach GUS-u, po lewej stronie idąc w stronę Rakowieckiej. Później z części tych zabudowań korzystał 1 pułk lotniczy).

Lotnisko mokotowskie stało się carską szkołą lotniczą, jako filia sławnej szkoły w Gatczynie pod Petersburgiem. Godnym uwagi (i bodaj po raz pierwszy publikowany) jest fakt, że w szkole tej przebywał od października 1912 do lutego 1913 roku sławny potem rosyjski pilot akrobata, porucznik Piotr N. Niestierow. Przybył on do Warszawy, by trenować na nowych samolotach wojskowych typu „Nieuport-IV", po przejściu przeszkolenia w Gatczynie na „Farmanie XV". Tu spotkała go przygoda mogąca skończyć się tragicznie. Podczas jednego z lotów, 25 stycznia 1913 roku, zapaliła się benzyna w gaźniku, w chwili gdy Niestierow był na wysokości 75 m. Tylko niezwykłej przytomności umysłu pilota można zawdzięczać, że natychmiast wrócił znad miasta na lotnisko, gdzie płonącą już maszynę ugasiła obsługa naziemna.

W latach następnych lotnisko mokotowskie zajęli Niemcy. Zbudowali nawet na środku pola olbrzymi hangar dla sterowców. (?)

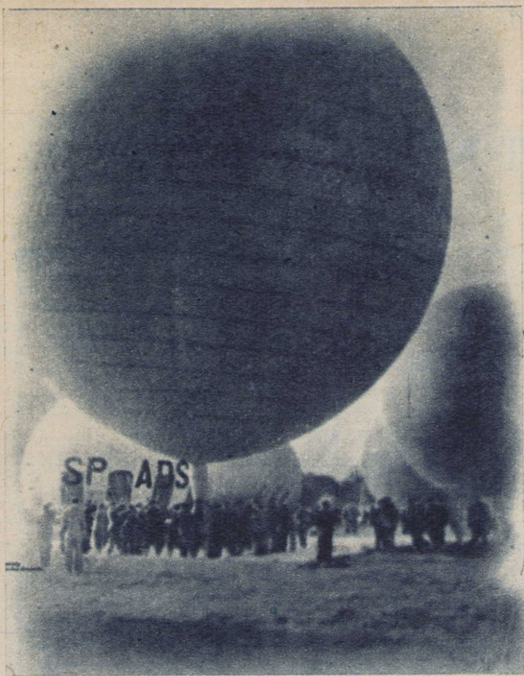
Jesienią 1918 roku Niemcy mieli tu zgrupowany spory park samolotów i prowadzili szkołę obserwatorów. 14 października 1918 roku powstaje tajny związek byłych polskich lotników, którego celem było opanowanie lotniska mokotowskiego. 11 listopada grupa wojskowych, wśród których byli porucznicy: Pietraszek, Świątecki, Tokarczyk i Lipczyński oraz studenci Politechniki Warszawskiej — zażądała przekazania lotniska. Niemcy z początku odmówili, jednak musieli zrezygnować wobec groźby wzięcia lotniska szturmem. Dnia 15 listopada Niemcy opuścili Mokotów, a już 20 listopada

Powyżej: Ogólny widok wschodniej części lotniska mokotowskiego, od strony dzisiejszej Alei Niepodległości. Zdjęcie wykonane podczas drenowania (osuszania) pola w latach 1929—1930. W tyle widać tor wyścigów konnych, przed którym ustawione są hangary „Lotu". Niżej: P.N. Niestierow przy samolocie „Nieuport-IV" na lotnisku mokotowskim w Warszawie. Rok 1912.

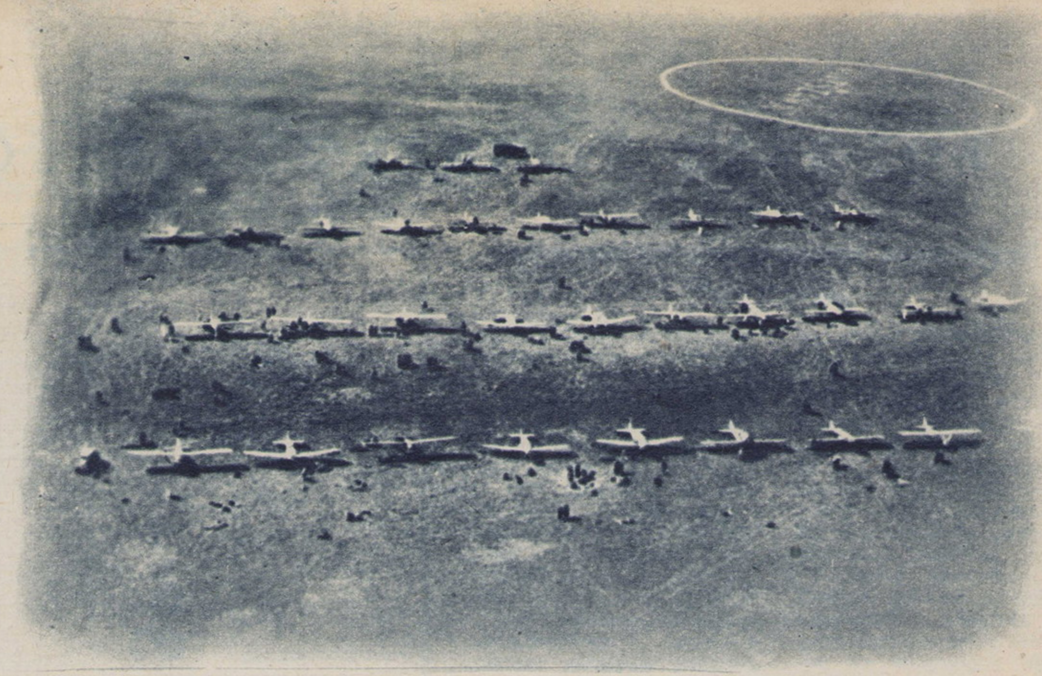


Zabudowania pierwszego portu lotniczego w Warszawie. U góry widoczna ulica Topolowa — obecnie Aleja Niepodległości.





Fragment napełnienia balonów na Polu Mokotowskim podczas zawodów balonowych o puchar Gordon Bennetta.



Otwarcie Challenge'u w 1934 roku na Polu Mokotowskim. Z prawej u góry krąg orientacyjny z napisem „Warszawa".

pierwszy samolot Albatros-C-III z polską załogą (oficer Jakubowski i student Ehrenpreis) wystartował nad Warszawę z lotniska mokotowskiego, potwierdzając wszem i wobec, że teraz lotnisko należy do Polaków.

Można by ciągnąć długo opowieść o Polu Mokotowskim, którego rozkwit nastąpił w okresie pierwszej niepodległości. Tu bowiem był pierwszy port cywilny od 1929 do 1933 roku. Tu w roku 1932 spółka Kocjan i Wędrychowski utworzyła warsztaty szybowcowe w opuszczonych po 1 pułku lotniczym zabudowaniach, produkując w ciągu zaledwie trzech lat 50 szybowców („Czajka", SC-3, „Wrona" i „Komar"). Tu wreszcie rozpoczął działalność Aeroklub Akademicki w 1927 roku.

Z historii Pola Mokotowskiego warto jeszcze wspomnieć, że w 1915 roku Koło Architektów planowało założenie na nim parku z trzema placami, a około 1935 roku, gdy zaczęto budować Aleję Niepodległości, przecinającą Pole, istniał plan całkowitej zabudowy lotniska.

Wielokrotnie trzeba by powtarzać, że tu po raz pierwszy zakiełkował sport lotniczy. Zorganizowano I ogólnopolskie zawody modeli latających, stąd wystartował do pierwszego lotu termicznego nad miastem Szczepan Grzeszczyk (28.IV.1932), organizowano mityngi lotnicze, startowano do Challengéów i do zawodów o puchar Gordon Bennetta.

Tętniło życiem lotnisko mokotowskie. Do dziś mam jeszcze przed oczami obraz tego lotniska sprzed 1939 roku. Zaraz od Topolowej (dzisiejsza Niepodległości) na lewo zakłady Kocjana i w „domku z wieżyczką" — „Koło Młodych" aeroklubu. Tuż przy Rakowieckiej hangary eskadry sztabowej z łącznikowymi R-XIII wygrzewającymi się w słońcu, a dalej z prawej nowa siedziba Aeroklubu Warszawskiego (bodaj od 1937 roku), gdzie mogłeś zobaczyć wszystkich sławnych lotników ze Skarżyńskim na czele, gdzie chętnie cię zebrał na pasażera do RWD-13 lub 8 — dr Przysiecki, Różański czy Onoszko...

Dość jednak wspomnień. Dla współczesnych maszyn Pole Mokotowskie wydaje się tak małym skrawkiem, że aż wierzyć się nie chce, iż urbaniści lat 1932—33 projektowali rozbudowę tego centralnego portu planując jego rozrost... w głąb miasta! Zamierzano stworzyć bowiem „pomocnicze" lotnisko na terenie stacji Filtrów, co miało dopiero rozwiązać ówczesne problemy komunikacji lotniczej! Trudno, nie nauczyliśmy się myśleć „na wyrost" i miasto pochłonęło maleńkie Pole Mokotowskie, tak jak być może pochłonie wkrótce Okęcie...

Dziś pozostała część Pola Mokotowskiego jeszcze nie zabudowana całkowicie, a prawdopodobnie ta reszta przeznaczona zostanie na zieleńce i obiekty sportowe. Warto w tym miejscu zaapelować do władz miejskich, by tak jak sugerowała to już we „Wzlocie" Marian Kann, stworzyć tu „Pole Lotnicze". Skrawek miejsca, który upamiętniałby wszystkim chlubne karty naszej historii lotnictwa. Na razie może to być skromne miejsce, gdzie warto ustawić jakąś pamiątkową tablicę (a później może nawet pomnik lotników!).

O ile wiadomo, harcerze-lotnicy wystąpili już z taką propozycją do władz miejskich, mając poparcie Aeroklubu PRL i jego Klubu Seniorów, z których wielu tak silnie związanych było z tym pięknym lotniskiem. Jakie jednak są losy inicjatywy harcerzy — nie wiadomo.

Bodaj w 50-lecie powstania pierwszego lotniska stolicy można przypuszczać, że apel lotników wysłuchany zostanie przez ojców miasta Warszawy, którzy zadecydują o przyznaniu skrawka „Pola lotniczego" historii.

PAWEŁ ELSZTEIN



Wielki hangar Aeroklubu Warszawskiego znajdujący się tuż przy zbiegu dzisiejszej ulicy Wawelskiej i Alei Niepodległości. Przed hangarem pierwszy polski motoszybowiec AMA z silnikiem 35 KM. Rok 1935.

Prezydent Warszawy Stefan Starzyński (w środku) podczas zawodów Gordon Bennetta w 1934 r. na Polu Mokotowskim.



Pole Mokotowskie dzisiaj. Tu, gdzie są domki fińskie, stały zabudowania Aeroklubu Warszawskiego. Widok w stronę ulicy Wawelskiej.



Gmach GUS-u. Tuż w głębi z prawej mieściły się przed 1939 rokiem zabudowania warsztatów szybowcowych A. Kocjana, a przedtem historycznej „Awiaty". Widok od strony Alei Niepodległości, z lewej Wawelska.



Pole Mokotowskie. Widok od strony ulicy Rakowieckiej na nowe tereny sportowe. Tam dawniej stały hangary 1 pułku lotniczego, później do 1933 roku „Lotu".
Zdjęcia: P. Elsztein i archiwum



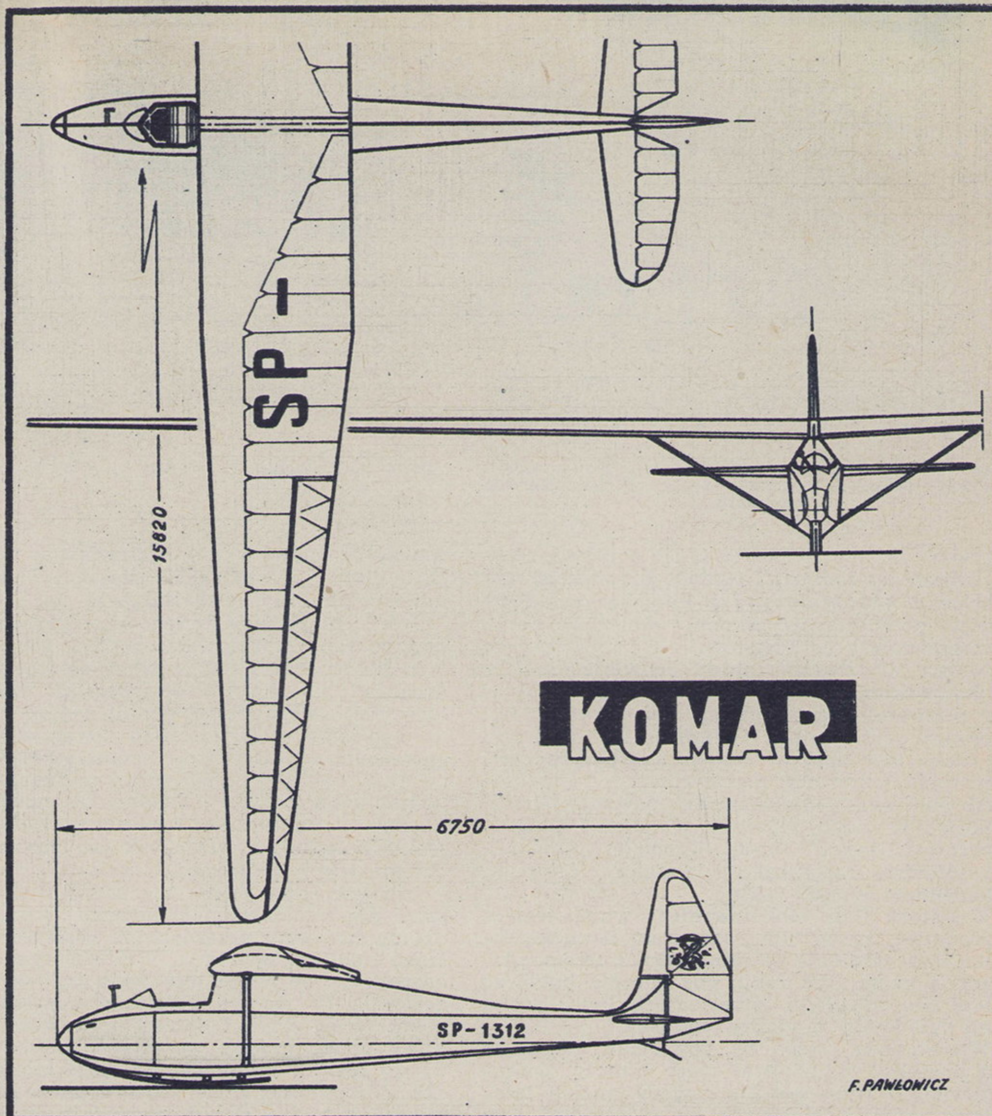
Szybowiec treningowo-wyczynowy „Komar"

SZYBOWIEC treningowo - wyczynowy „Komar" konstrukcji inż. A. Kocjana był jednym z najpopularniejszych szybowców w okresie międzywojennym. Szybowiec ten odznaczał się prostą budową, łatwością pilotażu i bardzo dobrymi własnościami lotnymi. „Komara" budowano na podstawie licencji w Finlandii, Estonii, Jugosławii, Bułgarii i Palestynie. Oprócz wielu rekordów polskich, zdobytych na szybowcach „Komar", egzemplarz licencyjny zbudowany w Jugosławii zajął II miejsce na Międzynarodowych Wysokogórskich Zawodach Szybowcowych w Szwajcarii w 1935 r. W Polsce na szybowcu „Komar" w dniu 14.V.1937 r. Wanda Modlibowska ustanowiła kobiecy rekord międzynarodowy długotrwałości lotu z lądowaniem w miejscu startu, który wynosił 24 h 14 min. Poza tym ustalono szereg krajowych rekordów długotrwałości i wysokości lotu. Ze względu na to, że „Komar" zgodnie z orzeczeniem Instytutu Technicznego Lotnictwa nie mógł latać bez widoczności ziemi (ze względu na ograniczoną prędkość nurkowania) — zabronione było latanie na nim w chmurach. W powietrzu burzliwym dozwolona prędkość wynosiła 70 km/h, a maksymalna nie mogła przekroczyć 90 km/h.

Jako dalsze rozwinięcie szybowca „Komar" ukazał się „Komar-bis", lepiej przystosowany do lotów w każdych warunkach. „Komar-bis" posiadał płat o większej wytrzymałości, bardziej wygodną kabinę i kompletną instalację do lotów nocnych.

„Komar" był jednomiejscowym grzbietopłatem zastrzałowym. Płat konstrukcji całkowicie drewnianej, jednodźwigarowy, z pomocniczym dźwigarkiem skośnym. Krawędź natarcia do dźwigara kryta sklejką, reszta płótnem. Usterzenie pionowe o dużej powierzchni — odciążone. Kadłub o przekroju sześciokątnym, kryty w całości sklejką. Płoza zaopatrzona była w amortyzację z krążków gumowych. Tablica pokładowa zawierała: prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr.

FELIKS PAWŁOWICZ





Szybowce „Komar" na Krajowych Zawodach Szybowcowych w Ustjanowej, w r. 1935.
Foto ze zbiorów autora

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	— 15,82 m	Obciążenie pow.	— 11,5 kG/m²
Długość	— 6,75 m	Prędkość min.	— 36,6 km/h
Wysokość	— 1,75 m	Prędkość optym.	— 50 km/h
Wydłużenie	— 14,88	Prędkość opadania	— 0,68 m/sek
Pow. nośna	— 17,40 m²	Doskonałość max.	— 20,2
Ciężar własny	— 120 kG		

Ze świata

PIERWSZE PRZYGOTOWANIA W USA DO BUDOWY SZTUCZNYCH SATELITÓW Z LUDŹMI NA POKŁADZIE

„Administracja aeronautyki i przestrzeni kosmicznej" USA zwróciła się do 38 firm amerykańskich o sporządzenie kosztorysu na budowę sztucznego satelity przeznaczonego do lotów z człowiekiem na pokładzie. Satelita ten, przypominający swym typem międzykontynentalną rakietę „Atlas", ma według zamówienia zawierać specjalne pomieszczenie dla pilota. Pomieszczenie to ważyć będzie około 200 kG. Zastąpi ono ostatni stożkowaty trzon rakiety.

Satelita ten wystrzelony ma być z przylądka Canaveral. Powinien on dokonać 18 okrążeń Ziemi zanim powróci z przestrzeni międzyplanetarnej. Przewiduje się, że lotnik przebywać będzie na orbicie około 28 godzin. Lot odbędzie się na niezbyt znacznej wysokości (około 200 km), poniżej groźnego dla życia pasa promieniowania kosmicznego. Orbita lotu nachylona będzie pod kątem 30 stopni do płaszczyzny równika ziemskiego.

Gdy stożek końcowy, w którym będzie siedział człowiek, wydostanie się na orbitę i uwolni od pozostałej części rakiety, będzie mógł dzięki specjalnej aparaturze zmienić pozycję w ten sposób, by wrócić do atmosfery ziemskiej. W tym celu dla ochrony pilota przed zbytnim nagrzaniem spowodowanym tarciem powietrza kabina astronauty otoczona zostanie grubą powłoką ze specjalnego metalu.

Kosztorysy mają zostać złożone 4 grudnia br. Pismo „Missiles and Rockets" powołując się na zdanie urzędników departamentu obrony twierdzi, że sztuczny satelita z człowiekiem na pokładzie zostanie wystrzelony w ciągu najbliższych dwóch — trzech lat. (A)

POCISKI RAKIETOWE DLA ZACHODNIONIEMIECKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ

Kierownictwo zachodnioniemieckiej marynarki wojennej ogłosiło szczegóły dotyczące wyposażenia tej marynarki w broń atomową. Dobiegają końca prace nad konstrukcją specjalnego typu rakiet przeznaczonych dla nowych niszczycieli. W najbliższym czasie przybędą do NRF amerykańskie łodzie desantowe, wyposażone w urządzenia do pocisków rakietowych. Wyrzutnie takie będzie można zainstalować też na okrętach podwodnych. Inspektor marynarki wojennej NRF adm. Ruge oświadczył, że „małe" rakiety przewidziane są również dla poławiaczy min. (A)

RAKIETA NA WENUS

Na konferencji uczonych zajmujących się problemami podróży kosmicznych w San Antonio, kierownik wydziału rakietowego lotnictwa amerykańskiego generał Schriever oświadczył, że Stany Zjednoczone „posiadają cały konieczny materiał do wysłania rakiety na Wenus". Generał nie podał bliższych danych na ten temat, lecz jak wynikało z jego wypowiedzi, zostałaby do tego celu użyta rakieta „Thor-Able". Jak wiadomo, rakieta tego typu została użyta także przy trzech nieudanych próbach wystrzelenia satelity księżycowego. (A)

RADZIECKI PROJEKT W SPRAWIE PROBLEMÓW DOTYCZĄCYCH PRZESTRZENI KOSMICZNEJ

Delegacja radziecka przedłożyła pod obrady Komisji Politycznej ONZ projekt rezolucji Zgromadzenia Ogólnego NZ w tej sprawie, który głosi m. in.:

— Zgromadzenie Ogólne uważa za rzecz konieczną zawarcie porozumienia, które przewidywałoby zakaz wykorzystywania przestrzeni kosmicznej do celów wojskowych i wystrzeliwania przez poszczególne państwa rakiet w przestrzeń kosmiczną tylko w ramach uzgodnionego programu; powołanie do życia agencji Narodów Zjednoczonych do spraw współpracy międzynarodowej w dziedzinie badania przestrzeni kosmicznej.

Projekt stwierdza, że agencja taka powinna nadzorować międzynarodowy program wystrzeliwania rakiet międzykontynentalnych i rakiet służących do badania przestrzeni kosmicznej, organizować wymianę informacji, dotyczących przestrzeni kosmicznej, koordynować badania prowadzone przez różne państwa w tej dziedzinie oraz stworzyć stałą formę współpracy międzynarodowej w dziedzinie badań nad przestrzenią kosmiczną, współpracy realizowanej obecnie w ramach Międzynarodowego Roku Geofizycznego. (A)

SAMOLOT URATOWAŁ ROZBITKÓW Z DRYFUJĄCEJ WYSPY LODOWEJ

Nieprzyjemna przygoda spotkała amerykańską ekspedycję polarną prowadzącą pomiary na wyspie lodowej dryfującej obecnie po Oceanie Lodowatym Północnym w odległości 1 500 km na północny wschód od Alaski. Pod wpływem gwałtownego sztormu polarnego wyspa rozpadła się na dwie części. Część wyspy, na której znajdowało się prowizoryczne lądowisko, oddaliła się od połowy „zamieszkałej" na odległość około 2,5 km.

Ekspedycja licząca 21 ludzi wezwała pomocy. Dowództwo lotnictwa amerykańskiego na Alasce przystąpiło do akcji ratowniczej z chwilą gdy sztorm osłabł.

W nocy 6 na 7 listopada odrzutowiec amerykański zabrał na pokład 20 członków ekspedycji, którzy od 5 dni oczekiwali pomocy. (A)

AGUSTA — ZAPATTA AZ-8L ● WŁOCHY

Inż. Filippo Zapatta, przedwojenny konstruktor zakładów Breda i Cant, pracuje obecnie w wytwórni Agusta, która oprócz prac licencyjnych (śmigłowce Bell-47) buduje również własne prototypy. Tu właśnie inż. Zapatta skonstruował nowy typ samolotu komunikacyjnego AZ-8L. Samolot ten, raczej niewielki (w klasie „Dakoty"), zbudowany został w modnym obecnie układzie czterosilnikowym, co jak wiadomo znacznie zwiększa bezpieczeństwo lotu (w podobnym układzie budowany jest również polski MD-12).

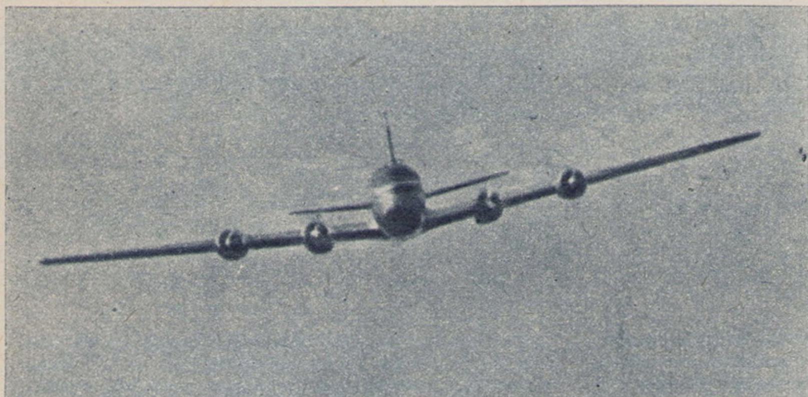
AZ-8L jest wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

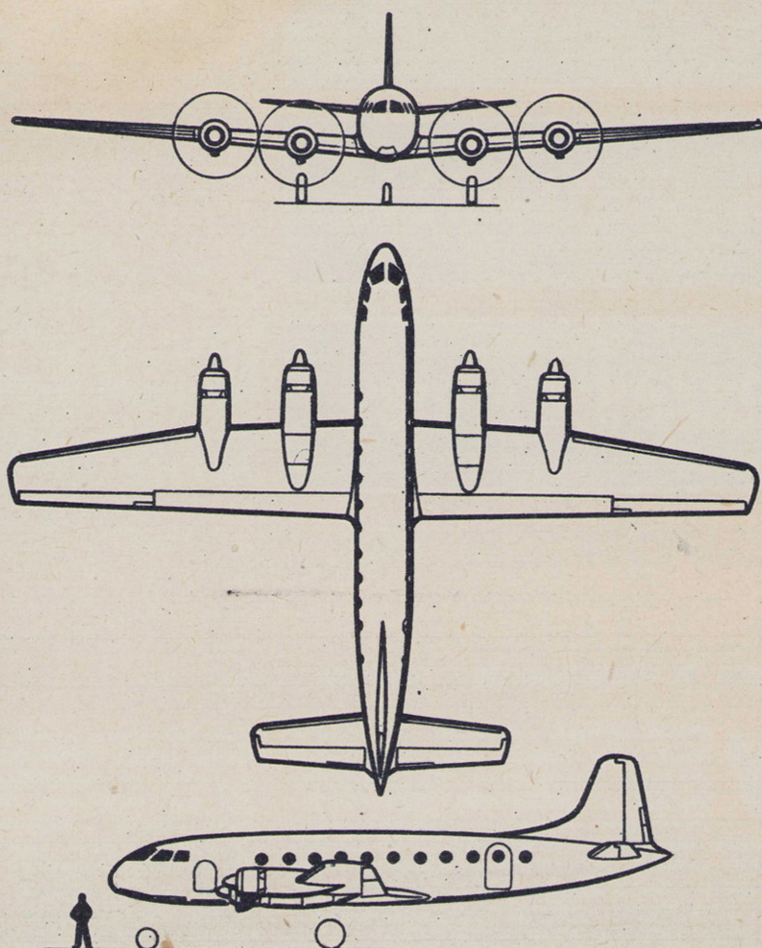
Płat posiada profil Z-3 (opracowany przez inż. Zapatta) o procentowości 18 — 12%. Jest on wyposażony w dwie klapy do lądowania.

Kadłub o przekroju owalnym odznacza się starannym opracowaniem aerodynamicznym (kabina nie wystaje z obrysu). Za kabiną dla dwóch osób załogi mieści się kabina główna z miejscami dla 22 — 26 pasażerów. W wersji transportowej ładunek może wynosić 2 800 kG.

Usterzenie wysokości ma niewielki wznios. Podwozie trójkołowe wciągane w gondole wewnętrzne silników i do przodu kadłuba.

Napęd samolotu stanowią 4 gwiazdowe silniki tłokowe Alvis „Leonides 502" o mocy 540 KM każdy, zabudowane przed krawędzią natarcia skrzydeł. (JS)

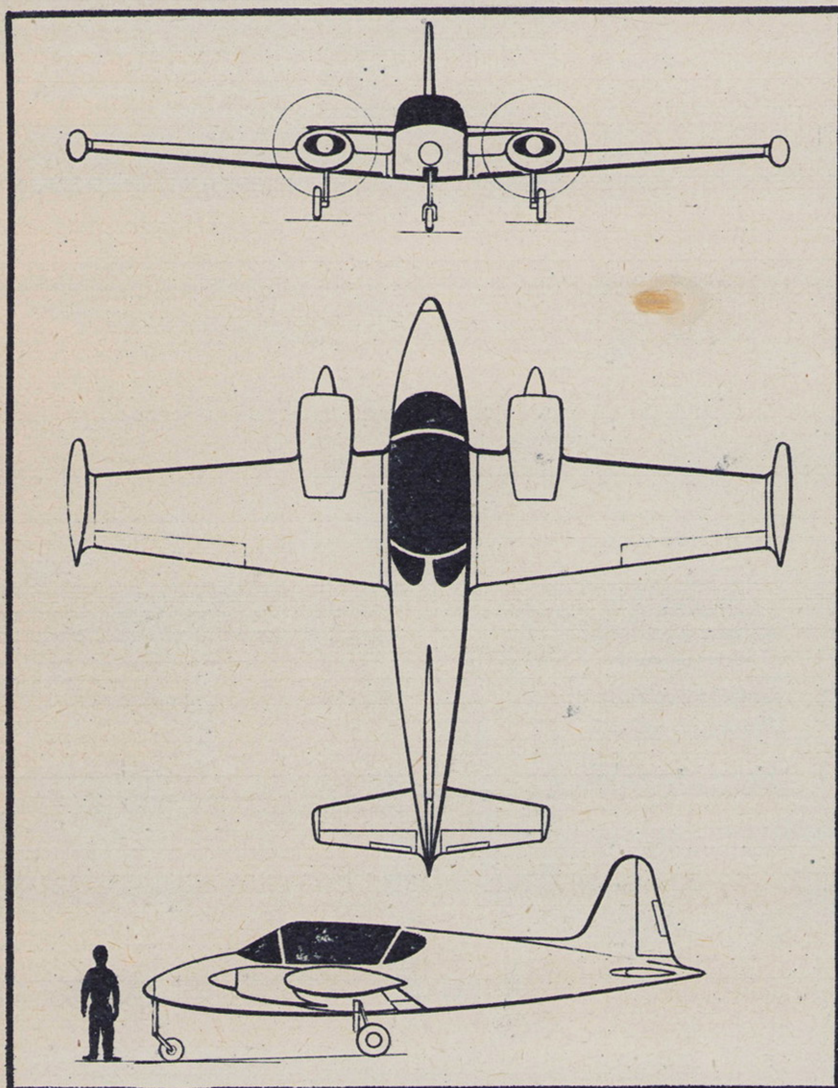




DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 25,50 m		
Długość	— 19,44 m	Prędkość maksymalna	— 410 km/h
Powierzchnia nośna	— 66,80 m²	Prędkość przelotowa	— 368 km/h
Wydłużenie	— 9,78	Prędkość wznoszenia	— 5,15 m/sek
Ciężary:		Pułap	— 7 600 m
Ciężar własny	— 7 100 kG	Zasięg	— 2 000 km
Ciężar w locie	— 10 800 kG	Start na przeszkodę 15 m	— 650 m
Obciążenie powierzchni	— 162 kG/m²		

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

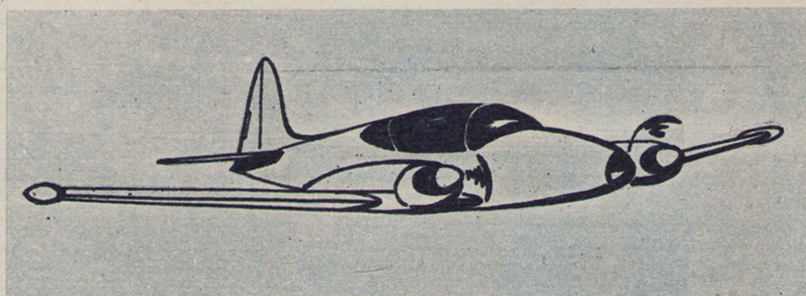


MEINDL M-222 ● AUSTRIA

Jedno z największych austriackich przedsiębiorstw przemysłowych Simmering — Graz — Pauker AG (SGP) w Wiener-Neustadt podjęło ostatnio produkcję samolotów. Na czele oddziału lotniczego stanął znany konstruktor lotniczy inż. Erich Meindl, którego pierwszą powojenną konstrukcję M-211 już opisywaliśmy. Najnowszą konstrukcją inż. Meindla jest czteromiejscowy samolot turystyczno-dyspozycyjny Meindl M-222. Jest to samolot dwusilnikowy (w klasie Piper „Apache" lub Cessna-310 itp.). Z dwuosobową załogą i zmniejszonym zapasem paliwa M-222 jest on dopuszczony do akrobacji.

M-222 jest wolnonośnym dolnopłatem o konstrukcji mieszanej. Drewniany płat o obrysie trapezowym wykonany jest jako jedna całość. Profil płata laminarny. Konstrukcja jednodźwigarowa, pokrycie ze sklejki. Kadłub konstrukcji kratownicowej z rur stalowych, przód kryty blachą, tył stanowi skorupę ze sztucznego tworzywa. Czteromiejscowa kabina jest pokryta osłoną z pleksi i wyposażona w dwuster. Usterzenie drewniane, wolnonośne. Podwozie wciągane, trójkołowe. Amortyzatory z drążków skrętnych wg. patentu inż. Meindla.

Silniki Lycoming O-290 D2B o mocy 140 KM każdy. Śmigła trójpołożeniowe. Instalacja paliwowa zewnętrzna (zbiorniki na końcach skrzydeł). (JS)



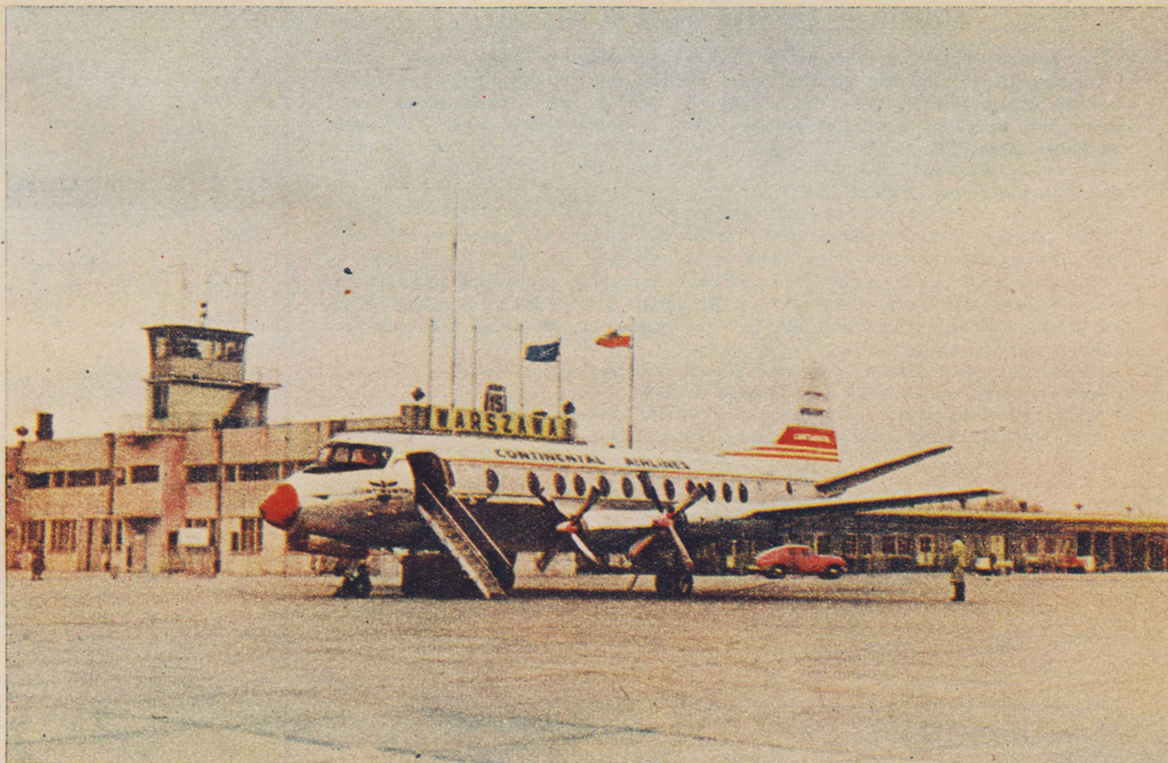
DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Osiągi:	
Rozpiętość	— 11,00 m	Prędkość maksymalna (0 m)	— 300 km/h
Długość	— 8,56 m	Prędkość przelotowa (0 m)	— 270 km/h
Wysokość	— 2,94 m	Prędkość lądowania	— 112 km/h
Pow. nośna	— 17,10 m²	Prędkość wznoszenia	— 7 m/sek
Wydłużenie	— 7,08	Prędkość wznoszenia (1 sil.)	— 2 m/sek
		Pułap	— 6 400 m
		Pułap (1 silnik)	— 2 400 m
Ciężary:		Zasięg	— 1 300 km
		Czas trwania lotu	— 5 h
		Długość startu na przeszkodę 20 m	— 530 m
Ciężar własny	— 885 kG	Rozbieg	— 300 m
Ciężar w locie	— 1 450 kG	Dobieg	— 170 m
Obciążenie powierzchni	— 85 kG/m²	Zużycie paliwa	— 50 l/h
Obciążenie mocy	— 5,2 kG/KM		

„SKRZYDLATA“

NA POKŁADZIE

„VISCOUNTA 810“



Zdjęcia: W. Gromczyński (5) i Vickers (4)

WARSZAWSKIE lotnisko na Okęciu gości coraz częściej różne typy nowoczesnych samolotów zagranicznych. Niedawno widzieliśmy tam amerykańskiego olbrzyma „Globemaster“, a w kilka dni później wylądował znów na nim angielski samolot turbośmigłowy Viscount 810. Tym razem jednak wizyta miała charakter specjalny. Brytyjskie zakłady lotnicze Vickers-Armstrongs (Aircraft) Ltd. demonstrowały V-810 Polskim Liniom Lotniczym „Lot“ w celu ewentualnego kupna. Był to pierwszy z serii tego typu pokazów w Polsce, zapowiedzianych niedawno przez zagraniczne zakłady lotnicze produkujące samoloty komunikacyjne. Na pokaz ten oraz jednogodzinny lot propagandowy dyrekcja zakładów Vickersa zaprosiła także „Skrzydlatą Polskę“.

W pochmurny czwartek 13 listopada miło było wzlecieć na pokładzie V-810, by po przebiciu dość grubej warstwy chmur rozkoszować się na wysokości 3 000 m pełnym słońcem, które poprzez duże, o eliptycznym kształcie, okna wlewało się pełnymi promieniami do niezwykle komfortowo wyposażonej ciśnieniowej kabiny pasażerskiej, o doskonałej klimatyzacji. Na przyjemne wrażenie tego lotu wpłynęła nie tylko dochodząca z ukrytych w ścianach głośników muzyka ale chyba przede wszystkim urocza i przystojna polska stewardesa p. Magdalena Nowacka z „Lotu“ (a poniektórzy narzekają, że nie ma pod tym względem nic godnego uwagi w naszym „Locie“!? Nieprawda, panowie! Protestuję: mamy ładne i zgrabne stewardessy. Mamy też świetnych pilotów).

Już przed startem musiałem stwierdzić, że V-810 obraca się w miejscu na betonce tak świetnie, że nie potrafiłaby tego chyba zrobić lepiej niejedna baletnica. W 15 minut po starcie pilot wyłączył prawy silnik zewnętrzny i śmigło ustawiło się w chorągiewkę. Lecieliśmy na trzech silnikach. Potem został wyłączony prawy silnik wewnętrzny. Lecieliśmy więc już tylko na dwóch lewych silnikach. Potem włączony został z powrotem silnik prawy zewnętrzny i następnie prawy wewnętrzny. Niektórzy z pasażerów przeżyli to jako swego rodzaju przygodę.

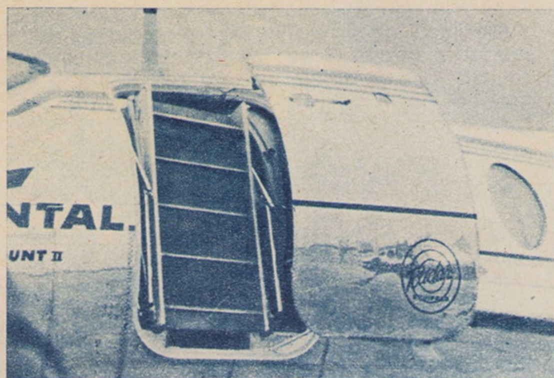
Było więc trochę emocji. Obaw żadnych. Maszynę bowiem prowadzili świetni piloci: kapitan statku — p. E. D. Glaser, były pilot myśliwski ostatniej wojny (latał na „Spitfire‘ach“) i p. W. D. Jarvis, pilot bombowy z lat wojny — obaj obecnie piloci doświadczalni firmy Vickers. Interesującą postacią wśród członków delegacji Vickersa przybyłej do Warszawy z V-810, na której czele stał zastępca naczelnego dyrektora fabryki p. Allem Greenwood, był p. A. G. Page — asystent naczelnego dyrektora wydziału sprzedaży na Europę, który jako myśliwiec (na „Spitfire“) w czasie minionej wojny strącił 15 samolotów nieprzyjacielskich i odznaczony został wysokimi odznaczeniami brytyjskimi (D.S.O. i dwukrotnie D.F.C.).

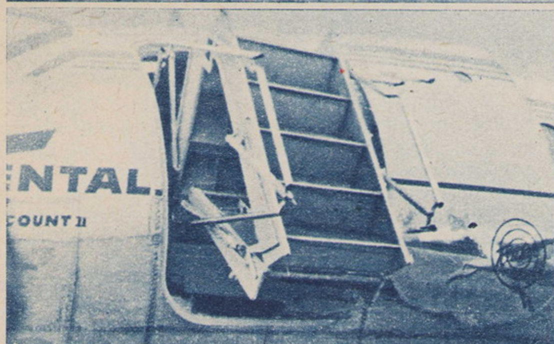
Od p. Greenwooda dowiedziałem się m. in., że samoloty V-810 mają już na swych liniach: zachodnio - niemiecka Lufthansa, brazylijskie V.A.S.P, południowo-afrykańskie towarzystwo South African Airways, no a przede wszystkim niektóre linie amerykańskie, jak np. Continental Air Lines (samolot, który był w Warszawie został właśnie już zakupiony przez te linie). Zamówienia na ten typ samolotu sięgają obecnie liczby 55. Natomiast ogólna ilość różnych typów Viscountów dostarczanych do wielu krajów sięga już 350 sztuk. Samoloty te, znajdujące się na wyposażeniu przeszło 30-tu towarzystw zagranicznych, są popularne na zachodnich liniach lotniczych i — co najważniejsze — odznaczają się wysoką ekonomią w eksploatacji.

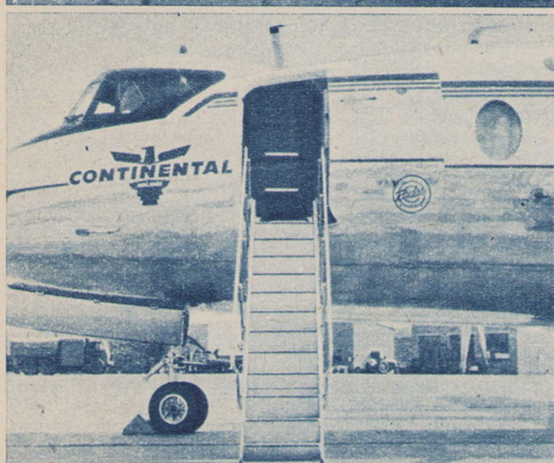
W sumie samolot V-810 podobał się. Nie tylko zresztą nam — „Lotowi“ też. Czekamy teraz na następny pokaz. Którą maszynę zobaczymy z kolei? **(kon)**



U góry: „Viscount 810“ w porcie lotniczym na Okęciu. Z lewej: Gościom w locie propagandowym na pokładzie „Viscounta“ towarzyszyła polska stewardessa Magdalena Nowacka. Wyżej: Tak wygląda wnętrze kabiny pasażerskiej V-810, którego widzieliśmy na Okęciu.







Na zdjęciach powyższych: Schody prowadzące do wnętrza kabiny, o ciężarze 150 kG, za pomocą urządzenia hydraulicznego mogą być wciągane do wewnątrz.



II pilot W. D. Jarvis w kabinie „Viscounta".



Lot trwa. Wrażenia? — Bardzo przyjemne.

VISCOUNT 810

Samolot komunikacyjny Viscount 810, produkcji brytyjskich zakładów lotniczych Vickers-Armstrongs (Aircraft) Ltd., jest dalszym rozwinięciem konstrukcyjnym znanych dobrze na całym świecie maszyn typu Viscount 700. Zmiany polegają przede wszystkim na powiększeniu kabiny, zwiększeniu mocy silników oraz polepszeniu właściwości lotno-technicznych. Prototyp V-810 odbył pierwszy lot w grudniu ubiegłego roku, a już w kwietniu br. wszedł do eksploatacji na angielskich i amerykańskich liniach lotniczych. Napęd samolotu stanowią cztery silniki turbośmigłowe Rolls-Royce typu „Dart" 525", o mocy 2 000 KM każdy. V-810 może zabrać na swój pokład 52—56 pasażerów w klasie pierwszej lub do 75 w klasie turystycznej. W tylnej części kadłuba znajdują się dodatkowe pomieszczenia bagażowe o pojemności 3,34 m³ dla ładunku o ciężarze do 950 kG. Pomieszczenie to może być też zamienione w razie potrzeby na dodatkową kabinę I klasy dla 4 pasażerów. Główne pomieszczenie bagażowe o pojemności 7 m³ dla ładunku o ciężarze 2 000 kG jest uszczelnione i znajduje się pod kabiną pasażerską, pomiędzy przegrodą przedniego koła podwozia, a krawędzią natarcia skrzydeł. Komora ta posiada dwoje drzwi. W czasie normalnych lotów pasażerskich załogę stanowi 2 pilotów. W ich kabinie poza 2 fotelami znajduje się również aparatura radiowa oraz mały fotel dodatkowy. Urządzenie radiolokacyjne (radar) wbudowane jest w przodzie samolotu. Przy głównych drzwiach wejściowych, które znajdują się w przedniej części V-810, wmontowane są wewnątrz maszyny składane schody uruchamiane przy pomocy urządzenia hydraulicznego, połączonego specjalnymi dźwigniami z mechanizmem otwierania drzwi.

Dane techniczne samolotu Viscount 810 są następujące: **Wymiary:** rozpiętość — 28,65 m; długość — 26,1 m; wysokość — 8,2 m. **Ciężary:** własny — 18 722 kG; największy przy całkowicie wyczerpanym paliwie — 26 083 kG; dopuszczalny przy lądowaniu — 28 123 kG; całkowity dopuszczalny przy starcie — 32 886 kG; całkowity ciężar użyteczny (bez paliwa) — 6 804 kG. **Osiągi:** prędkość podróżna (na wysokości 6 561 m) — 582 km/h; zasięg — 2 600 km; start (z pełnym obciążeniem) — 1 980 m. Ogólna pojemność zbiorników paliwa wynosi 8 663,5 litra.

W 1960 roku przewiduje się wprowadzenie do eksploatacji dalszej ewolucji tego samolotu, który otrzyma oznaczenie Viscount-840. Zostanie on wyposażony w nowe silniki typu „Dart 541", dzięki czemu jego prędkość podróżna wzrośnie do 644 km/h. (k)



MERMOZ

Napisał: J. KESSEL

Ilustrował: J. GRABIAŃSKI

Jean Mermoz był pionierem francuskiego transkontynentalnego lotnictwa komunikacyjnego. Głównym celem życia tego legendarnego pilota cywilnych linii lotniczych było latanie, a umiłowanym polem działalności stała się uporczywa walka o rozwój komunikacji powietrznej z Francji poprzez Afrykę do Ameryki Południowej oraz daleko w głąb tej części świata. Jean Mermoz urodził się 9 grudnia 1901 r., a zginął w katastrofie lotniczej na wodnosamolocie „Croix-du-Sud" 7 grudnia 1936 r. podczas swego 24 lotu przez Atlantyk.

Mermoz ustanowił szereg rekordów, między innymi rekordy świata odległości w obwodzie zamkniętym — na wodnosamolocie — 4 308 km i na samolocie lądowym — 8 960 km. Otrzymał wiele wysokich odznaczeń francuskich i zagranicznych, w tym Legię Honorową. Po śmierci został odznaczony Wielkim Złotym Medalem FAI. Wylatał ponad 8 000 godzin na samolotach.

Poniżej rozpoczynamy druk fragmentów z książki J. Kessela pt. „Mermoz" w przekładzie F. Króla, które w sposób plastyczny ukazuje tego człowieka jako lotnika wielkich tras.

Redakcja

NA BRUKU

Na początku 1924 roku Mermoz dał do oczyszczenia swe jedyne ubranie cywilne i dwie pary pantofli do podzelowania. Oczekiwał demobilizacji. Aż wreszcie przyszedł dzień, kiedy latał po raz ostatni na swoim myśliwskim samolocie wykonując szalone ewolucje.

Kiedy ubrany w swój garnitur pochodzący jeszcze z 1919 roku minął wartownię, usłyszał trzask kraksy. To zabił się kapral, który odziedziczył po nim samolot.

Mermoz udał się na dworzec.

★

Nie niepokoił się o przyszłość, mając w całym majątku 150 franków, stare niebieskie ubranie i dwie pary pantofli.

Pierwszą rzeczą po przybyciu do Paryża było kupienie przedmiotu dawnych marzeń, ogromnego czarnego kapelusza, noszonego przez artystów. Włożył go z dumą na odstające włosy, podwyższając w ten sposób wzrost. Fantazyjna kokarda dopełniała całości. Ogarnęło go teraz cudowne poczucie wolności i pewności jutra.

Znał na pamięć słowa odpowiedzi otrzymanej od Towarzystwa Latécoère. Został zarejestrowany wśród najpierwszych kandydatów na pilotów. Gdyby to przedsiębiorstwo komunikacji lotniczej zapomniało o nim, to istniały przecież lub powstawały inne. Była Air-Union eksploatująca linię Paryż — Londyn, linie Farmana na trasie do Berlina, linia francusko-rumuńska do Bukaresztu. A wreszcie, znając sekrety akrobacji, mógł oblatywać samoloty w dowolnej fabryce.

To nie podlegało żadnej wątpliwości. Wystarczyło po prostu uprzedzić zainteresowanych, że on jest do dyspozycji. Będzie zatem oblatywać samoloty lub latać na nowych szlakach powietrznych. I to bez munduru, bez stopni, bez „paki".

Tak myślał Mermoz i wziąwszy do rąk rocznik awiacji zaproponował swe usługi wszystkim dyrektorom linii handlowych, wszystkim kierownikom fabryk samolotowych.

„Jutro dostanę pracę i wszystko się skończy". Ale dzień przechodził za dniem, a odpowiedzi nie było.

Czekał.

Pozostało mu kilka franków. Nie użył ich na zapłacenie hotelu, lecz na zakup znaczków pocztowych. I znowu napisał do wszystkich, którzy mogli go zatrudnić jako pilota. Nigdy, nawet w tym krytycznym momencie nie pomyślał o zrezygnowaniu z tego rzemiosła i o szukaniu innej pracy. Nie widział życia bez latania. To był dla niego jedyny rodzaj egzystencji, jedyna sfera w jakiej mógł oddychać.

Nie mając ni chleba, ni dachu nad głową, uporczywie zdążał ku swej gwieździe.

Duszne lato przygniatało Paryż. Zrudział od słońca wielki kapelusz Mermoza. Włosy, nie widząc fryzjera, wydłużyły się ponad miarę. Ubranie zwisało na wyschłym do kości ciele. Mermoz głodował, znosił katusze. Bywały dni, kiedy jego niesamowity apetyt musiał się zadowalać filiżanką kawy. Czasami jedynym jego posiłkiem była woda z miejskiej fontanny. Brakło mu już odwagi spoglądać na wystawy piekarzy, na jatki rzeźników, na wyszukane wystawy artykułów spożywczych.

W głowie mu się kręciło. Poznał godziny wysiadywania bez końca w bistro, kiedy nie wiadomo dokąd się udać. Szukał schronienia na noc w zrujnowanych domach, w składach materiałów budowlanych. Razem z nędzarzami, włóczęgami, żebrakami.

Krótko mówiąc, Mermoz, doświadczony pilot mając za sobą sześćset godzin lotu, doznał w swym dwudziestym trzecim roku życia tego, czego każdy człowiek choć raz w życiu powinien doświadczyć, by już nigdy nie zapomnieć o nędzy innych ludzi.

★

Gdy miał pieniądze, udawał się do matki, do Lille. Czyścił wtedy kapelusz, czyścił ubranie do najdrobniejszej nitki i chcąc zmylić panią Mermoz wysilał się, by mimo protestów żołądka, jeść niewiele, jak gdyby przybył z Paryża najedzony.

Matka nie wprowadzona w błąd tymi wybiegami, mówiła ostrożnie o pomocy przyjaciół. On wzruszał ramionami i odchodził śmiejąc się.

Nie udawał mu się ten uśmiech.

★

„Będę latał, będę latał, będę pilotem" — powtarzał sobie każdego ranka.

Gdy już obsesja powietrzna owładnęła nim zbyt silnie, zbierał kilka sous, udawał się tramwajem na lotnisko w Villacoublay lub w Guyancourt i śledził próby wzrokiem rozmiłowanym i krytycznym. Chłonął wszystkimi zmysłami zapach oleju rycynowego poruszający tak silnie nozdrza lotnika, warkot silników, starty i lądowania, ewolucje maszyn w powietrzu. Czasem zauważył dyrektora lub wybitnego konstruktora

— Nie potrzeba pilota? — zapytywał.

Pewnego ranka zastał list w hotelu na ulicy Reaumur — podał go jako adres i codziennie chodził tam po odbiór poczty. Był to list z Tuluzy, od Towarzystwa Latécoère. Zawierał wezwanie.

CZŁOWIEK Z PAPIEROSEM

Latécoère nie znał się zbyt dobrze na lotnictwie. Ale był to człowiek interesów. Wielkich interesów. Powziął on myśl stworzenia linii lotniczej z Francji do Południowej Ameryki.

Niebawem uzyskał poparcie państwa, koncesję i subwencję. Założył towarzystwo i zaangażował na kierownika eksploatacji Didiera Daurata. Sam zajął się administracją.

Daurat dowodził w czasie pierwszej wojny światowej eskadrą z zimną krwią i żelazną siłą. Umiał doprowadzić do tego, że człowiek zapominał o sobie, o niebezpieczeństwie.

„Zespołowi trzeba dać cel, podnieść go do wysokości nieosiągalnej, zrobić z niego ideał, pobudzić współzawodnictwo, a wtedy z miękkiego tworzywa ludzkiego można stworzyć substancję wysokiej wartości."

Niektórzy kierownicy działają poprzez uczucie braterstwa i koleżeńskości. Pociągają przykładem.

Inni, przeciwnie, wolą samotność. Nie pociągają. Oni kierują. Nie dbają o uczucia. Kierują się wyłącznie wolą i rozumem. Nie chcą być kochani. Żądają posłuszeństwa i robienia wielkich rzeczy. Do tych ostatnich należał Daurat.

Takiego właśnie człowieka trzeba było, by wcielić w życie plany Latécoère'a, powziętę w 1918 roku. Nie było wtedy niczego z elementarnych dziś podstaw latania, ani radaru, ani służby meteorologicznej, ani zapasowych lotnisk. Samoloty skonstruowane w czasie wojny i dla wojennych celów, wyposażone były w jedyny i to niezbyt pewny silnik. Linie przechodziły nad niezwykle niebezpiecznym terenem: górami i brzegami morskimi. Nawiedzany przez burze i depresje klimat.

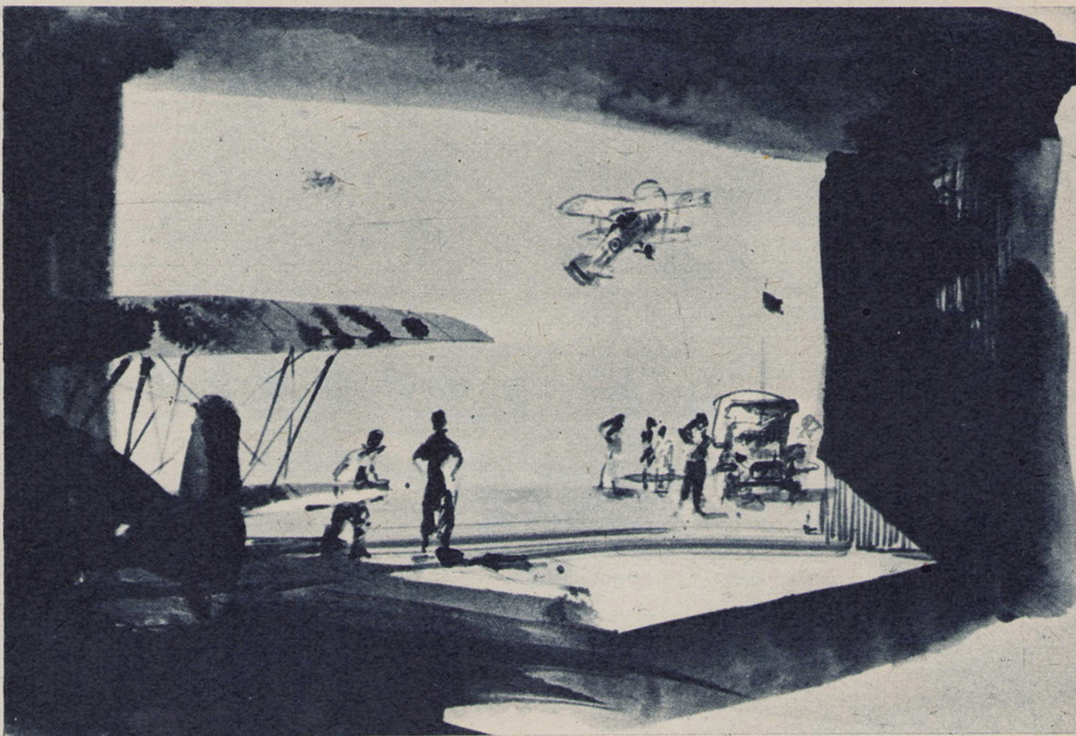
Do walki z tymi trudnościami pilot występował — rzec można — goły, w otwartej kabinie. Wszystko zależało od jego wartości.

Daurat wprowadził natychmiast całkowity absolutyzm w swej pierwszej ekipie złożonej z czterech pilotów. Vannier, Dombray, Delrieux i Moraglia byli pilotami jeszcze z wojny. Daurat zdołał wpoić im przekonanie i wiarę, że ich pokojowe zadanie jest również piękne, wartościowe i ważne.

Trzeba było latać o każdej pogodzie i porze. Trzeba było zwyciężać posługując się niedoskonałymi samolotami, umacniać dotychczasowe osiągnięcia, przygotowywać przyszłe.

★

Piloci wiedzieli, że Daurat nie przepuści najdrobniejszego zaniedbania. I byli mu za to — rzecz szczególna — wdzięczni. Żądał od nich rzeczy niemal niemożliwych, ale czynił je tym samym czymś zwykłym, a ich wydźwigał ponad samych siebie. Chwalił rzadko. Ganił często.



Ale ci twardzi ludzie, choć burzyli się przeciw zbyt ostrym wyrzutom, rozpływali się przy rzuconym niedbale słowie uznania.

Był dla nich szefem mrukliwym, bardzo twardym i budzącym lęk, ale oni lubili ten strach przed nim.

Jego nieomylne oko dostrzegało najmniejszy ślad zmęczenia i braku odwagi. Nie dopuszczał tego. Zamieniał natychmiast pilota. Chciał mieć doborowych pilotów. Przesiewał ich bezustannie. Pozostawali tylko ludzie zahartowani i niezłomni. Kiedy wyczerpał możliwości rekrutowania wśród starych pilotów wojennych, zwrócił uwagę na najmłodszych. Z tego połowu pochodził Mermoz.

★

Przybył do Tuluzy rankiem, 13 października 1924 roku. Stwierdziwszy na zegarze stacyjnym, że ma dużo czasu, udał się pieszo do oddalonego o 7 kilometrów Montaudran. Chłód i świeże powietrze ożywiły krążenie krwi.

Szedł oto ku zwycięstwu. Oto będzie pilotem pomimo wszystko. I Mermoz uśmiechał się swym jasnym uśmiechem, naiwnym i delikatnym. Uśmiechał się jeszcze, gdy jakiś pracownik prowadził go do biura Daurata. Ale za progiem przestał się uśmiechać. Znalazł się w wielkim pokoju surowym i szarym. Całe umeblowanie tworzyło kilka krzeseł, ogromna mapa Hiszpanii, porysowana mocnymi liniami i brązowy zawalony papierami stół. Za nim siedział człowiek ciężki, o zaciętych ustach, czole zoranym głębokimi bruzdami, człowiek, który utkwił w Mermoza twarde, ciężkie spojrzenie i pozostawał obojętny. Mermoz wytrzymał je bez drgnienia, ale odruchowo wyprężył się. Daurat badał długo chude lecz atletycznej budowy ramiona i tors, oblicze, którego każdy rys tchnął prawością, odwagą i delikatnością, spojrzenie szczere, inteligentne i dumne. Wreszcie strącając popiół ze swego zwykłego papierosa mruknął:

— Ładne włosy... głowa artysty, nie robotnika...

— Przecież ja przybyłem, by zostać pilotem — rzekł Mermoz. Podał Dauratowi swą książkę pilota i wyróżnienia.

Daurat przejrzał je.

— Widzę, widzę — burknął z pogardą.

— Jest jednak sześćset godzin lotu.

— To nic nie znaczy — odpowiedział Daurat. — Zaczniesz pan jako mechanik. Niech pan idzie do szefa warsztatów i zażąda kombinezonu.

Mermoz zapytał jednak:

— Ale... kiedy zacznę latać, panie dyrektorze? Daurat uniósł nieco powieki, by spojrzeć na Mermoza z chłodnym zdziwieniem.

— Tu się nie stawia pytań. Sam pan zobaczy, kiedy zacznie latać. Jeżeli będzie latać.

Daurat zapalił papierosa i pochylił się nad papierami.

Mermoz skierował się powoli do warsztatów, gdzie spotkał dwu innych kandydatów na pilotów: Dubourdieu i Marcela.

Otrzymawszy od głównego mechanika wezwanie na pół do siódmej rano następnego dnia, udali się tramwajem do Tuluzy, gdzie ulokowali się w hotelu noszącym nazwę „Grand Balcon".

★

Główny mechanik posłał Mermoza, kiedy ten zjawił się u niego nazajutrz po rozmowie z Dauratem, do szorowania cylindrów, podobnie jak Reine'a, podobnie jak Dubourdieu. Cały dzień i dni następne szyścili je popiołem. Jeden czy dwa loty ćwiczebne wzbudziły w Mermozie nadzieję. Po sześciu miesiącach pracy, nie mającej nic wspólnego z „awiacją", kiedy minęła bieda i głód, odnalazł swój refleks. W dniu, kiedy mechanik powiedział mu, że dość już tych cylindrów, był pewien, że dadzą mu samolot. Tymczasem przesunięto go do montażu. Rozbierał i przeprowadzał remont silników. Poznał je do najdrobniejszych szczegółów, lekceważonych przez niego, a niezbędnych w rzemiośle pilota owego czasu. Przygotował się na mające nadejść wypadki. Był kolegą robotników, majstrów i inżynierów. Śledził etap za etapem montaż samolotu od samego początku aż do końca. Fabryka zatrudniała około tysiąca ludzi, wypuszczała maszyny wojskowe o pełnym wyposażeniu, samoloty cywilne i silniki. Mermoz, który nie przestawał zastanawiać się nad wszystkim, co dostrzegał, oswoił się z rytmem pracy wielkiej fabryki, z problemami, które wykraczały daleko poza jego rzemiosło mechanika i pilota. Jednocześnie przez rozmowy, przez wypadki, przez zwykłą osmozę przesączał się w niego duch linii. Dzień za dniem, godzina za godziną. Niespostrzeżenie. Przez infekcję.

★

Mermoz, kolej na pana.

Mermoza przebiegł dreszcz towarzyszący mu przez całe życie przed każdą ciężką próbą. Nie pokazał jednak niczego po sobie. Wskoczył lekkim susem do kabiny, dopasował pasy. Powrócił mu spokój i nastrój wyzwania. Daurat za nic miał jego godziny lotu, jego wyprawy syryjskie, jego wyszkolenie akrobatyczne? Zobaczy teraz...

Mermoz oderwał się łagodnie, leciał jakiś czas tuż nad ziemią, by w jednym momencie wystrzelić świecą. Użył wszystkiego, czego się nauczył, wszystkich swych możliwości, całej odwagi i rozmachu, by zmusić stary aparat do błyskotliwej akrobacji. Kiedy wyczerpał cały zasób swej sztuki, wykonał lądowanie — arcydzieło. Długi i wdzięczny rysunek litery S w locie ślizgowym. Ześlizg w lewo, ześlizg w prawo i samolot zatrzymał się w białym kole narysowanym pośrodku lotniska do prób dokładności lądowania. Później pokołował aż do toru, zeskoczył na ziemię i oczekiwał pochwał Daurata. Ale na próżno wypatrywał wśród pilotów, nie znalazł go tam.

— Gdzie dyrektor? — zapytał matowym głosem.

Rozès, jeden z weteranów linii, znany ze swego akcentu i werwy południowiec, odpowiedział mu:

— No, mały, możesz pakować manatki.

— Co, dlaczego? — wybełkotał Mermoz.

W tym momencie Daurat wyszedł z hangaru. Mermoz podbiegł do niego. Nie można było niczego wyczytać z jego ciężkiego oblicza.

— Czy pan jest zadowolony z siebie? — zapytał Daurat wyjmując papierosa z ust.

— Ależ... ależ tak, panie dyrektorze.

— A ja nie. Nie trzeba tu akrobatów. Niech pan idzie do cyrku.

Mermoz patrzył na pogardliwe powieki, ręce strząsające popiół i chwycił go wściekłość na taką niesprawiedliwość. Nie miał sobie niczego do wyrzucenia. Zdawał sobie sprawę, że pilotował wspaniale. A oto obrażają go jeszcze. Nie pozostanie ani chwili na tym lotnisku. Nie odezwie się ani słowem do szefa, który niczego nie rozumie. On...

Mermoz zerwał swój kask skórzany, pobiegł do warsztatu, spakował manatki. Nie miał grosza przy duszy, ale wściekłość jego była tak wielka, że brakło miejsca na jakiekolwiek inne uczucie.

— Ja mu powiem... ja mu wyrąbię przed odejściem... mamrotał drżącymi ustami.

Kaszel krótki i gruby zmusił go do odwrócenia się. To był Daurat, wyjmujący z kieszeni paczkę Caporali.

— Odchodzi pan? — zapytał.

— O, tak! — krzyknął Mermoz.

Daurat zakaszlał i między dwoma chrząknięciami Mermoz usłyszał:

— Hm, niezdyscyplinowany... hm... z pretensjami... zadowolony z siebie... hm... oczywiście...

— Tak, naturalnie — krzyczał Mermoz — tak, jestem zadowolony z siebie, tak ja dobrze pilotowałem!

— Pan jeszcze odpowiada?

— Przecież pan mnie pytał!

— Hm, w dodatku zły charakter... oczywiście... wytresujemy tu pana.

— Jak to — głos Mermoza opadł nagle — jak to... przecież pan mnie wyrzuca?

Daurat zwrócił po raz ostatni swe spojrzenie na tę piękną, rozogniona twarz, na naprężone ramiona, na tę wspaniałą głowę:

— Niech pan wróci na lotnisko — powiedział. Niech się pan wzniesie powoli. Powrót twarzą do ziemi. Lądowanie z daleka. Trybem roboczym. Zrozumiano? Ro-bo-czym!

Ale wykonania tej „roboty" Daurat nie oglądał.

★

Znacznie później, gdy mi Mermoz opowiedział tę historię, zapytałem Daurata:

— Dlaczego nie obserwował pan lotu, który pan sam nakazał?

W kącikach oczu Daurata pojawił się leciutki uśmiech, jedyny, na jaki pozwalały jego ciężkie, półprzymknięte powieki.

— Nie było potrzeby. Widziałem od razu klasę Mermoza.

— No to po cóż go było tak dręczyć?

— Ponieważ — powiedział dobitnie Daurat — on latał pełen próżności, jak indywidualista. Nie trzeba było tego, jeśli linia miała funkcjonować jak powinna. Linia opierała się na zbiorowym wysiłku, a nie na wyczynach. Każdy pilot musiał to poznać na samym początku. Jeśli nie...

Daurat strząsnął popiół ze zgasłego papierosa.

(cdn)

Wieczór Wagabundów

DRUGIE z kolei spotkanie z autorami książek lotniczych, zorganizowane przez Klub Książki i Prasy Wojskowej przy Wydawnictwie MON w dniu 14 listopada br., zaanonsowane było w zaproszeniach jako „wieczór satyryczny wagabundów czyli wojna z przeszkodami".

W roli „wagabundów" wystąpili: Mieczysław Pawlikowski, autor książki „Siedmiu z Halifaxa J", Roman Lutosławski, autor książki „Dno nieba" i Władysław Kisielewski, autor książki „Od Torunia do Londynu podróż z przeszkodami".

Wieczór ten, jak się później okazało, nie miał charakteru wyłącznie satyrycznego — znalazło się także miejsce na chwile głębokiej zadumy, a nawet widziałem, że w oczach niejednego słuchacza zdradziecko błysnęła łezka. Może to sprawił wzruszający wiersz, świetnie mówiony przez Mieczysława Pawlikowskiego, w którym dawny lotnik bombowy opowiedział o wyprawie polskiej załogi nad Ruhrę i niespodziewanej wizycie św. Mikołaja na pokładzie maszyny... Może przyczyną była egzotyczna opowieść Romana Lutosławskiego, który dla tych co nie czytali jego „Dna nieba" wyczarował jako żywo tajemnicze dżungle Czarnego Lądu, mówiąc o losach polskich „ferry" pilotów transportujących bojowe samoloty na olbrzymiej trasie Takoradi — Kair... A może wreszcie Władysław Kisielewski... Stop! Nie, podczas jego wspomnień przeważnie śmiałem się jak potępieniec. Trudno się bowiem nie śmiać, kiedy na myśl wciąż sam przychodzi jeden tylko mały fragment jego książki, jak to zmartwiali ze strachu rodacy skakali do góry natknąwszy się na niewinnie leżącą pod drzwiami messy bombę — niewypał.

Trzej autorzy książek snuli swe wspomnienia, jak urodzeni gawędziarze. Ujmująca była ich swoboda i brak jakiejkolwiek pozy, godna podziwu — doskonała pamięć. Szczególnie Władysław Kisielewski mógł zdumieć, jak po tylu bądź co bądź latach od wojny świetnie pamięta najrozmaitsze jej szczegóły, sypiąc obficie nazwami, nazwiskami i datami.

Przebieg spotkania był następujący: najpierw autorzy — długo i ciekawie — mówili o swych przeżyciach, potem słuchacze zadawali im różne pytania, a wreszcie wytworzyła się atmosfera, która sprawiła iż do opowieści trzech „wagabundów" przyłączyli swe wspomnienia wojenne goście, jak np. pułkownik Dec, dawny dowódca Brygady Podhalańskiej, lub też młody jeszcze człowiek, który okazał się dawnym mechanikiem lotniczym w Anglii, a później żołnierzem Brygady Podhalańskiej. W rozmowie zabierał głos oficer obok nauczyciela, dziennikarz, aktor, uczeń i urzędnik. Na sali było sporo kobiet, młodzieży, widziało się twarze młode i stare. Liczne znajome sylwetki lotników, tych z dawnych lat i tych dnia dzisiejszego.

Słuchacz siedzący w pięknej sali klubowej, przy pół czarnej i papierosie, dowiaduje się z ust autorów o wielu ciekawych, „prywatnych" szczegółach, epizodach, fragmentach z różnych lat życia naszego lotnictwa. Często tak bywa, że nie można tego znaleźć w żadnej książce. Spotykają się dawni znajomi, odżywają wspomnienia, snuje się długa, wielobarwna nić historii rzeczywistych, bardziej interesujących od najpiękniejszych bajek, opowiadań przykuwających swym romantyzmem, autentycznością i szczerością przeżycia narratorów.

Nie tylko na lotnisku, podczas powietrznej defilady, można dostrzec jak bardzo ludzie w Polsce interesują się lotnictwem. Również na takim wieczorze jasne się staje, że lotnictwo i lotników bardzo kochamy. Mówią o tym oczy tych, którzy przychodzą na tego rodzaju spotkania, ich śmiałe i mniej śmiałe pytania, gorąca dyskusja, zaduma widoczna na twarzach i cisza „jak makiem zasiał" w czasie opowiadania. Ci ludzie, przygodni słuchacze, są dowodem, że dla społeczeństwa drogi jest **każdy** fragment historii polskiego lotnictwa, że w dawnym pilocie myśliwskiego dywizjonu z „Battle of Britain", walczącym o honor Polski pod obcym niebem, w lotniku który kiedyś latał nad Berlinem za sterami Jaka, czy nad Ruhrą w kabinie Wellingtona, w samotnym ferry — pilocie przemierzającym mordercze trasy afrykańskie i pilocie lecącym z dala na pewną niemal śmierć nad płonącą stolicę — Polacy zawsze widzą wcielenie bohatera, walczącego o wolność ojczyzny tam, gdzie go los postawił.

Dużo szczerych słów podziękowania i uznania za trafną inicjatywę kieruję pod adresem Wydawnictwa MON i organizatorów spotkania z autorami książek lotniczych w Klubie Książki i Prasy Wojskowej, a szczególnie pod adresem płk. Frontczaka i mjr. Banaszczyka.

J. ZARĘBSKI

MAŁE LOTNICTWO W RUMUNII

KORESPONDENCJA WŁASNA

Z modelarzami rumuńskimi zapoznałem się po raz pierwszy w 1951 roku na zawodach międzynarodowych w Poznaniu. Nawiązaliśmy wówczas pierwsze kontakty. Zawodnicy rumuńscy reprezentowali wówczas raczej słabą klasę, jeśli chodzi o konstrukcje modeli. Z tym też większym zainteresowaniem śledziłem rozwój jaki przeszli w ciągu minionych 7 lat. Dużo się od tego czasu zmieniło. Rumuni mają bardzo dużo oryginalnych, własnych konstrukcji, ustalili szereg rekordów i obecnie reprezentują już dość wysoką klasę.

Pozwólmy jednak przemówić konkretnym faktom, które przedstawił mi kierownik małego lotnictwa w Centralnym Aeroklubie RRL — Jon Dumitrescu.

Obecnie w Rumunii pracuje aktywnie około 4 000 modelarzy. Istnieje około 200 pracowni (aeroklubowych, szkolnych i innych). Wszystkie te pracownie opierają się na programach aeroklubu. Prace badawcze prowadzi instytut doświadczalny małego lotnictwa w Bukareszcie. W ciągu roku odbywa się szereg zawodów regionalnych i mistrzostwa republiki. Bardzo ciekawe są doroczne zawody mikromodeli rozgrywane w starej kopalni transylwańskiej w Praic, gdzie jedna z sal ma wysokość 100 m umożliwiającą loty wyczynowe.

Rumuńscy modelarze dysponują skromną na razie, ale ciekawą literaturą. Z prac oryginalnych można tu wymienić: M. Lazarescu — „Modele z napędem gumowym"; O. Hints — „Modele latające"; „Kółko modelarskie" i Materiały szkoleniowe dla potrzeb modelarstwa. Poza tym ukazało się szereg planów modeli latających różnych klas. Z tłumaczeń większość stanowią książki węgierskie i — jedna polska (Profi-

Jeśli chodzi o zaopatrzenie materiałowe, to całość zapotrzebowania terenu pokrywa Centralny Aeroklub. Ostatnio zakupiono z zagranicy także balsę. Instruktorzy pracujący w terenie są z reguły pracownikami społecznymi. Jedynie w Domach Pionierów instruktorzy opłacani są przez Ministerstwo Oświaty.

Gdy pytam o kontakty zagraniczne, otrzymuję odpowiedź, że w roku przyszłym zaplanowano dwa wyjazdy, z których jeden — z pewnością do Polski na zawody międzypaństwowe. W rozmowach z poszczególnymi modelarzami starszej i młodej generacji — wszyscy uznawali konieczność rozszerzenia kontaktów zagranicznych, co dopiero pozwoli na pełne wypróbowanie własnych sił. Chodzi o to, by nie odkrywać tego co już nieraz dawno zostało wynalezione i ulepszone. Słuszne stwierdzenie i nic tu dodawać nie potrzeba, chyba tylko jedno: **potrzebna jest stała wymiana doświadczeń w małym lotnictwie.** Osobiście proponowałbym stworzenie organizacji światowej na wzór szybowcowego OSTIV, by co roku można było się spotkać i podzielić nowymi pracami. Kto wie, czy nie można byłoby takiej organizacji stworzyć nawet z pominięciem barier granicznych — na drodze korespondencyjnej. Ciekawe, kto chciałby zostać organizatorem?!

Wydaje się, iż na przyszłorocznych zawodach międzypaństwowych organizowanych w naszym kraju można wystąpić otwarcie z podaną wyżej propozycją.

Wróćmy jednak do modelarstwa rumuńskiego, przerywając te marginesowe rozważania. Wspomnijmy o poważnych osiągnięciach Rumunów, trzeba więc znowu podać fakty. Oto one:

Absolutne rekordy krajowe małego lotnictwa

Długotrwałość — Joan Georgescu — **3 godz. 15 min**

Odległość — Tiberiu Kaksur — **60 km**

Wysokość — Anania Moldoveanu — **3 950 m**

Prędkość — Anania Moldoveanu — **257 km/h**

Przeglądając oficjalną tabelę rekordów krajowych, można tu znaleźć szereg ciekawych wyczynów. Na przykład: Mikromodele — 11 min 20 sek, szybkie modele na uwięzi kat. I — 164 km/h, gumówki — 1 godz. 04 min 12 sek, modele z napędem mechanicznym — 1 godz 17 min 37 sek, śmigłowce z napędem gumowym — 51 sek, szybowce — 3 godz 15 min. Oczywiście podaję tu wyłącznie wyniki szczytowe, ustanowione na przestrzeni lat 1950—1958.

Jedyną lukę w krajowej tabeli rekordów stanowi, podobnie jak i u nas grupa modeli zdalnie sterowanych. O ile jednak u nas zagadnienie to ruszyło w roku bieżącym, to w Rumunii wyraźnych sympatyków ruchu radiomodelarzy jeszcze nie widać. Jest co prawda kilku konstruktorów, między innymi Stefan Purice i inż. Anatoli Deliński, którzy jednak borykają się z szeregiem trudności, przeważnie materiałowych.

Będąc w Bukareszcie odwiedziłem także miejscowy Pałac Pionierów (dawny pałac królewski), w którym wśród 54 kółek zainteresowań znajduje się wzorowa pracownia modelarstwa lotniczego. W pałacu zajęcia modelarskie odbywają się dwa razy tygodniowo dla uczniów od 9 lat począwszy. Rocznie uzyskuje tu wyszkolenie elementarne około 250 modelarzy. Budują wyłącznie modele szybowców i modele redukcyjne, służące raczej celom dekoracyjno-wystawowym. Pracownia zaopatrzona jest obficie w materiały, kierownikiem tej pracowni jest Dumitru Luta. Współpraca z aeroklubem — raczej luźna. Typy modeli wskazują na własne opracowania, bez wpływu nowoczesnej techniki jaką reprezentują np. modelarze Centralnego Aeroklubu. Ogólnie biorąc — placówka identyczna w założeniach z naszymi modelarniami przy pałacach, które wolą chodzić własnymi ścieżkami: organizują własne imprezy i zasłaniają się stale szyldem „wielkiego wychowania", podczas gdy prace tam wykonywane przedstawiają się na ogół ubogo, aby nie powiedzieć, że czasami trącą myszką.

Również w Bukareszcie w rejonie „23 August" mieści się Centrul Experimental de Aeromodelism (Doświadczalne centrum modelarskie). Jest to jednopiętrowy budynek, w którym królują wyłącznie modelarze. Centrum istnieje co prawda już 20 lat, ale stosunkowo niedawno może poszczycić się konkretnymi osiągnięciami. Kierownikiem centrum jest młody inżynier Joan Georgescu, a całą „załogę" stanowi czterech wysokokwalifikowanych modelarzy lotniczych.

Co robi się w centrum? Centrum zajmuje się szeregiem prac, z których obecnie najważniejsze będą badania tunelowe. Tunel jest już w robocie. Oglądałem jego części wraz z kompletem wag. Będzie to tunel otwarty o przekroju przestrzeni pomiarowej 330 x 660 mm. Prace są już silnie zaawansowane. Ale tunel to dopiero przyszłość, bliska co prawda. W centrum powstają więc plany wypróbowanych modeli, prototypy silników, odbywają się tu także rocznie 3 kursy instruktorskie, również sprawdzane są programy szkoleniowe i prowadzone inne prace doświadczalne.

Centrum finansowane jest przez Aeroklub Centralny. Współpracuje ono ściśle z wytwórnią silników (Industria Optica Romana), w skrócie IOR. Wytwórnia ta, opierając się na wskazaniach centrum, wypuściła w roku 1955 serię silników 2,5 cm³ o ciężarze 135 G i 14 500 obr/min oraz silniki 5 cm³ o 22 000 obr/min. Z prototypów silników pokazano mi nowe modele 2,5 i 5 cm³ (ze świecą żarową) konstrukcji Craioveanu.

Z prac doświadczalnych warto wymienić oryginalny śmigłowiec S. Purice, według idei Węgra Horvath'a. Śmigłowiec Purice uzyskał niedawno dobry wynik długotrwałości lotu — 6 min 48 sek.

Tuż obok centrum znajduje się bieżnia dla modeli na uwięzi o nawierzchni z tłucznia, z wysoką, dzieloną siatką drucianą. Koledzy z centrum zapytywali o nasz ośrodek. Przekazałem im adres, wierząc, że zostanie nawiązana — ku obopólnej korzyści— wymiana doświadczeń.

Ogólnie biorąc trzeba stwierdzić, że bukaresztеńskie centrum obrało właściwą drogę swej pracy.

PAWEŁ ELSZTEIN



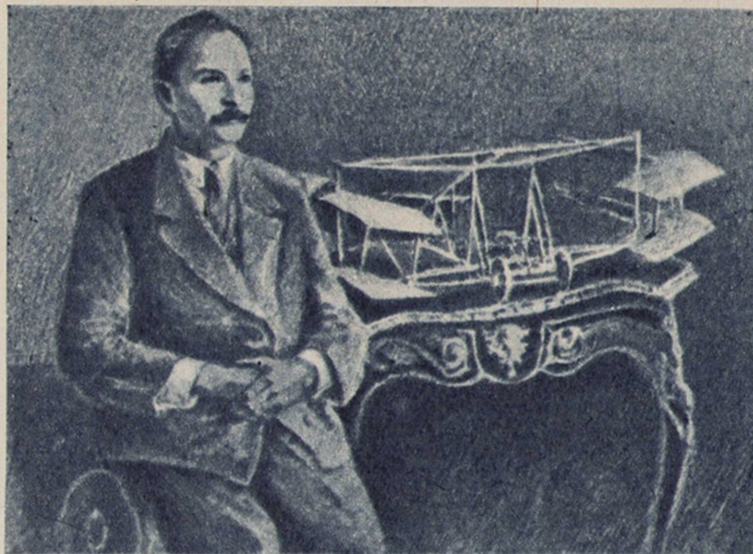
Modele rumuńskie na Mistrzostwach Europy w Clinceni.



Zawodnicy rumuńscy podczas otwarcia Mistrzostw Europy.

„Mózg" Centrum Modelarskiego w Bukareszcie. Od lewej: Georghe Crajoveanu, Stefan Lupulescu, Stefan Purice i Joan Georgescu. Fotoi P. Elsztein (3)





KARTKI z HISTORII

Traian Vuia (1872 — 1950) pionier lotnictwa rumuńskiego.

Vuia — z zawodu inżynier mechanik — poświęcił znaczną część swego życia budowie maszyn powietrznych. Przez pewien czas konstruował we Francji, gdzie w okresie 1903—06 powstały trzy samoloty: „Vuia Nr 1 bis" i „Vuia Nr 2" (z silnikiem Antoinette 24 HP). Oto ówczesna francuska ocena jednego z samolotów tego stosunkowo mało znanego konstruktora:

„Maszyna Vuia jest jednopłatem ze skrzydłami składanymi, co niezmiernie ułatwia transport. Byliśmy świadkami wzlotu 60 metrowego. Niesłuszne byłoby nie wspomnieć o tym konstruktorze, który okazał się godny swoich wielkich rywali, takich jak Santos — Dumont, Farman, Voisin".

Warto dodać, że maszyny Vuia miały podwozie kołowe, podczas gdy prawie wszystkie współczesne mu samoloty były zaopatrzone, podobnie jak szybowce w płozy. Jeden z samolotów konstruktora rumuńskiego znajduje się do dziś w Muzeum Lotnictwa w Paryżu.

Pamięć tego pioniera lotnictwa (w późniejszym okresie pracował także nad rozwiązaniem problemu śmigłowca) jest żywo kultywowana w Rumunii. Dr Petru Groza, premier RRL, powiedział o nim: „Traian Vuia będzie wzorem dla nas i dla przyszłych pokoleń".

J. Kędz.

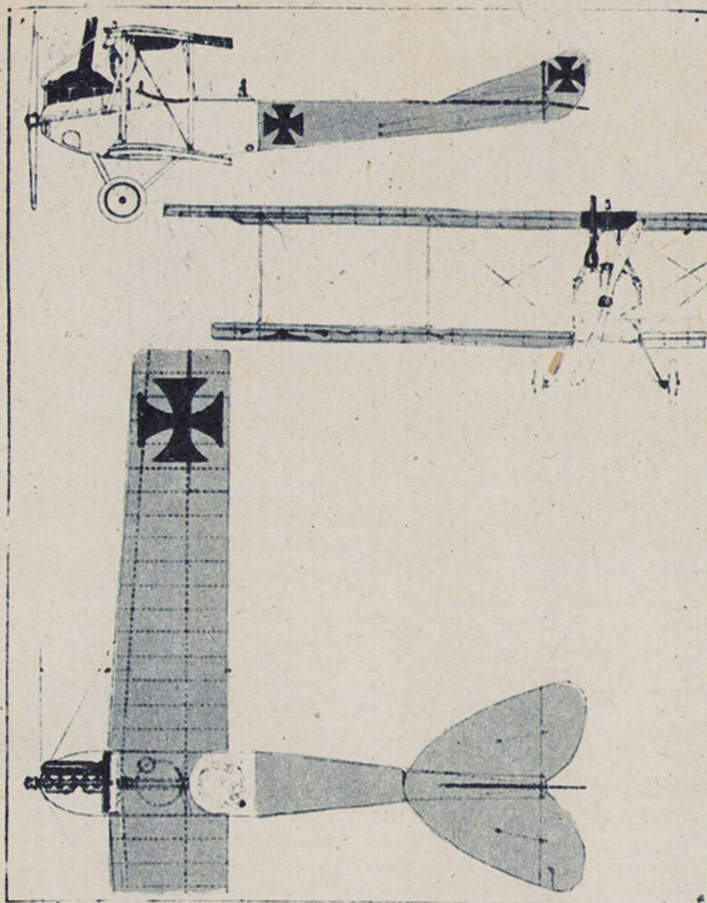
CZY WIESZ...

1) Jakie zawody balonowe uchodzą za nieoficjalne balonowe mistrzostwa świata? Kiedy odbyły się po raz pierwszy?
2) Ile razy zwyciężali Polacy w międzynarodowych zawodach balonowych o puchar Gordon Bennetta?
3) Jakie znaki przynależności państwowej posiadają samoloty holenderskich linii lotniczych?
4) Kto opracował pierwsze projekty statków latających?
5) Gdzie nastąpił pierwszy w historii przelot powietrzny człowieka?
6) Jak nazywał się pierwszy pilotowany samolot o napędzie mechanicznym?
7) Jakich spadochronów używano w lotnictwie w pierwszych latach wojny 1914—1918?
8) Czym w historii polskiego lotnictwa wojskowego zapisała się data 22 lipca 1943 r.?
9) Kto pierwszy opracował teorię lotu w przestrzeni kosmicznej?

Postaraj się odpowiedzieć samodzielnie na powyższe pytania. Poprawność ich sprawdzisz wewnątrz numeru.

ROZWIĄZANIE ZAGADKI Z NR. 39

Do celu skoczył spadochroniarz nr 3. Za poprawne odpowiedzi książki wylosowali: **Symforian Sztanga** z Przasnysza, **Mieczysław Kołodziej** z Bystrzycy Kłodzkiej, **Zdzisław Wołosz** z Majdana Królewskiego, **Stanisława Luranc** z Dęblina i **Tadeusz Frankowski** z Torunia.

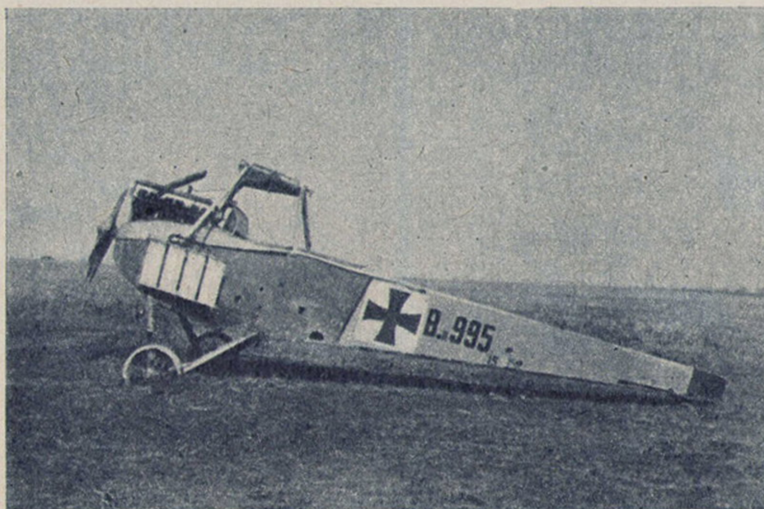


INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Z identyfikacją drugiego zdjęcia nadesłanego przez A. Dutka z Prudnika, przedstawiającego bardzo zdekompletowany wrak samolotu, były większe kłopoty. Trudno jest z całą pewnością określić typ maszyny na podstawie zdjęcia samego tylko kadłuba, tym bardziej, że w wojnie brało udział kilka samolotów niemieckich o bardzo podobnych kadłubach do nadesłanego. Po długim dociekaniu udało się jednak określić z dość dużym prawdopodobieństwem typ tego samolotu. Jest to mianowicie którąś z wersji rozwojowych popularnego w kaiserowskich Niemczech samolotu LVG. Dwupłatowce tego typu, projektowane przez szwajcarskiego inżyniera Schneidera, produkowała berlińska firma Luft - Verkehrs - Gesellschaft. Były one używane w czasie pokoju jako samoloty szkolne i sportowe. Na samolotach tych piloci niemieccy zajęli pierwsze miejsce w rozgrywanych na krótko przed wybuchem I wojny światowej zawodach samolotowych (Prinz Heinrich Rennen, Ostmark Rennen). We wcześniejszych wersjach LVG napędzany był silnikiem rzędowym Mercedes o mocy ok. 120 KM. Silnik ten chłodzony był wodą. Cztery widoczne na zdjęciu „plastry" wiszące z boku kadłuba — to właśnie chłodnica wody. Druga część chłodnicy znajdowała się symetrycznie z przeciwnej strony kadłuba. Między czterema stójkami stanowiącymi rodzaj kozła, do którego przytwierdzano górny płat, widoczny jest wyraźnie zbiornik olejowy.

Planu tej wersji samolotu LVG, niestety, nie udało się zdobyć. Zamieszczamy więc sylwetkę maszyny LVG typ D-9, będącej dalszym rozwinięciem samolotu nadesłanego (silnik o większej mocy — 160 KM, chłodnica cieczy chłodzącej znajduje się już nie na bokach kadłuba, ale nad głową pilota), który były używany do celów rozpoznania lotniczego. Wymiary tego samolotu: rozpiętość 13,1 m, długość 8,2 m, wysokość w linii lotu 3,2 m.

Inż. A.Z.



Organ KML i harcerzy lotniczych. Wyd. „Skrzydlata Polska"
1958
Nr 13

Skrzydła MŁODYCH



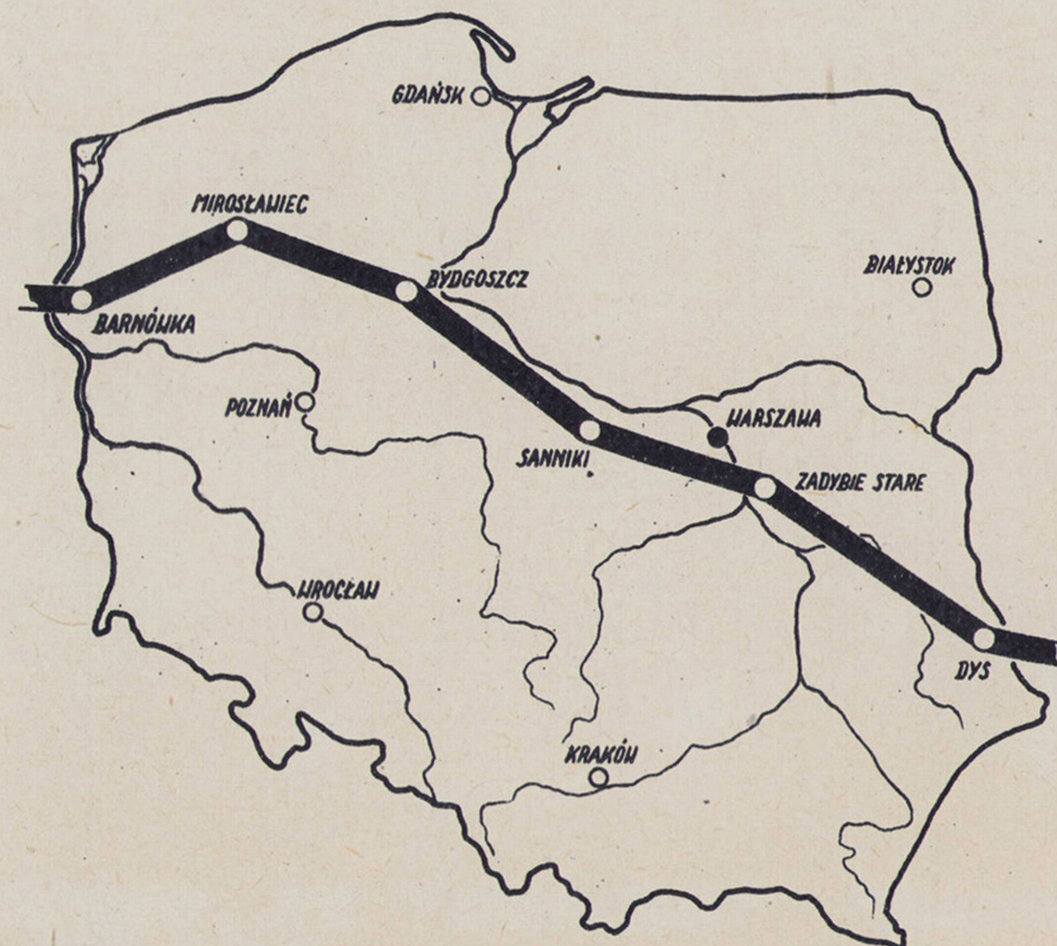
WIELKI ZWIAD LOTNICZY

INFORMATOR NR 4

KTO zna „z bliska" dzieje Ludowego Lotnictwa Polskiego? Może w pobliżu Twej miejscowości mieszka jakiś lotnik, który brał udział w walkach powietrznych w II Wojnie Światowej i może Ci na ten temat dużo opowiedzieć? Może w Twej okolicy stały podczas wojny polskie pułki lotnicze? Jeśli mieszkasz niedaleko miejscowości zaznaczonych na zamieszczonej obok mapce — wybierz się na wycieczkę i postaraj się zebrać wiadomości od mieszkańców. Informacji o szlaku bojowym ludowego lotnictwa — szukaj w książce J. Koniecznego „Na zwycięskim szlaku".

Zainteresuj się również walkami powietrznymi toczonymi przez naszych lotników w 1939 r. Wskazówki dadzą Ci ostatnie roczniki „Skrzydlatej Polski", gdzie znajdziesz szereg artykułów o kampanii wrześniowej oraz książka Żaczkiewicza „Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej".

SZLAK BOJOWY LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO



WYNIKI ZAWODÓW KORESPONDENCYJNYCH

Dnia 1 listopada zostały zakończone Zawody Latawców-Sputników. Pierwsze miejsce zespołowo zajęli modelarze z Ośrodka Modelarskiego w Zabrzu. Zorganizowali oni 5 ekip, o łącznej ilości 37 uczestników, którzy w dniach 12, 19 i 25 października uzyskali w sumie 1 385 punktów.

Również dobre wyniki uzyskali zawodnicy z 13 DH z Nowego Targu (łącznie 660 punktów, 13 uczestników) oraz zawodnicy z Łąki k/Rzeszowa (łącznie 560 punktów, 10 zawodników).

Najlepsze wyniki indywidualne uzyskali dh Stanisław Gerega (205 punktów) i dh Jerzy Rygał (155 punktów) — obaj z Łukowic k/Brzegu n/Odrą. Uczestnicy zawodów, którzy uzyskali ponad 65 punktów — otrzymali nagrody książkowe.

Zawodnicy budowali latawce różnych typów, zarówno własnej konstrukcji jak i „Sputniki", których plany były zamieszczone w „Skrzydłach Młodych". Prawie wszyscy zawodnicy zbudowali urządzenia sygnalizacyjne i wyrzutnie na latawcach.

MYŚLI WYBRANE O LATANIU

Sport lotniczy jest drogi i sama pomoc społeczeństwa nie wystarcza. Lotnictwu sportowemu musi pomagać państwo, a jeżeli pomaga — to i wymaga.

Stanisław Skarżyński, 1934 r.
(sławny pilot polski — zdobywca Atlantyku)

●

Miło to latać, gdy się komu godzi. Bezpieczniej jednak, kto po ziemi chodzi.

Ignacy Krasicki, 1870 r.
(pistrz polski)



USA

MAŁA ENCYKLOPEDIA

PRZYRZĄDY PILOTAŻOWO - NAWIGACYJNE — przeznaczone są do kontroli ruchu i położenia osi samolotu w przestrzeni i względem ziemi. Umożliwiają one prawidłowy pilotaż. Zaliczamy je do grupy: 1) przyrządów działających na zasadzie pomiarów ciśnień (ciśnienie badanego ośrodka oddziałowuje na sprężyste elementy przyrządu — np. membrany) oraz przyrządów, 2) żyroskopowych (w których wykorzystano własności wirnika żyroskopowego, zawieszonego w ułożyskowanych ramkach i zachowującego stałe położenie w przestrzeni, niezależnie od obrotów samolotu), 3) magnetycznych (mierzących odchylenia magnesu w ziemskim polu magnetycznym) i 4) mechanicznym (chyłomierze i zegary czasowe). Do przyrządów ciśnieniowych zaliczamy wysokościomierze (wskazujące wysokość w metrach), prędkościomierz (km/h), machometry — w samolotach szybkich i wariometry (prędkość wznoszenia lub opadania samolotu w m/sek). W grupie przyrządów żyroskopowych znajdują się zakrętomierze, sztuczne horyzonty, żyroskopowe wskaźniki kursu. Do przyrządów magnetycznych zaliczyć należy busole magnetyczne — bezpośrednie i odległościowe (w których nadajnik znajduje się poza kabiną).

W lotnictwie komunikacyjnym i wojskowym ogromne znaczenie odgrywają obecnie takie przyrządy jak np. radiopółkompasy, radiokompasy i radiowysokościomierze (wskazujące wysokość rzeczywistą nad przelatywanym terenem).

„Pejot"

Busola magnetyczna



WIESŁAW FUGLEWICZ



Lamus

PO-2 JAKIEGO NIE ZNAMY

W radzieckim miesięczniku „Samolot" nr 4 z 1936 roku czytamy:

„Samolot U-2" (obecnie: Po-2) wykazał szereg cennych zalet jako maszyna wielozadaniowa. Jednak ze względu na współczesny wzrost wymagań dokonano ostatnio wielu prób w celu poprawienia własności lotnych samolotów. Szczególnie udanym był samolot U-2 zmodernizowany przez Moskiewski Instytut Lotniczy wg projektu inż. Gruszyna.

Zmiany dotyczyły opracowania aerodynamicznego i zwiększenia zasięgu bez pogorszenia własności eksploatacyjnych maszyny. Do prób użyto skasowanego U-2. Silnik osłonięto pierścieniem NACA. Kabiny otrzymały częściowo zakryte osłony. Na kołach — owiewki. Przeprojektowano obrys steru kierunku dla poprawienia wyglądu samolotu. W tylnej kabinie umieszczono z boków dwa dodatkowe zbiorniki (55 l). Samolot otrzymał nowe, starannie wykonane pokrycie.

Ciężar własny maszyny wzrósł o 27 kG, wyważenie pozostało bez zmian.

Prędkość max.: 165—170 km/h, prędkość przelotowa — 125 km/h.

Max. zasięg — 875 km. Max. długotrwałość lotu — 7 h.

Prędkość lądowania nieco wzrosła w porównaniu z U-2; sterowność natomiast pozostała bez zmian."

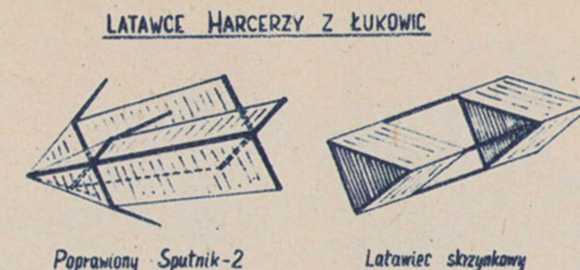
NOWOŚCI FILATELISTYCZNE

Z okazji „Dnia znaczka pocztowego 1958" ukazał się w NRD nowy znaczek lotniczy, wartości 20 pfg. Przedstawiono na nim najnowszy komunikacyjny samolot odrzutowy produkcji NRD typ 152.

ODPOWIEDZI

1) Zawody balonowe o puchar Gordon-Benneta w r. 1906.
2) Cztery razy. F. Hynek w latach 1933 i 1934, Z. Burzyński w r. 1935 i A. Janusz w r. 1938.
3) PH.
4) Leonardo da Vinci ok. r. 1500 opracował projekt skrzydłowca („Ptaka"), śmigłowca i spadochronu.
5) Pilatre de Rozier i Francois d'Arlandes przelecili na balonie „Montgolfier" ponad Paryżem z Chateau de la Muette do Lasku Bulońskiego (8 900 m w 25 min).
6) Samolot „Avion III" z 2 silnikami parowymi konstrukcji Clementa Adera przeleciał odległość 300 m.
7) Nie używano żadnych.
8) W dniu tym powstała w Grigoriewskoje koło Riazania (ZSRR) polska eskadra lotnicza przy 1 dywizji im. Tadeusza Kościuszki.
9) Konstanty Ciołkowski w pracy pt. „Zbadanie przestrzeni międzyplanetarnych za pomocą statków rakietowych".





JAK BUDOWAŁEM LATAWCE NA ZAWODY

JESTEM przybocznym drużyny harcerzy w Łukowicach Brzeskich. Interesuje się lotnictwem, więc postanowiłem wziąć udział w zawodach latawców wraz z kolegą, który jest zastępowym. Nacieliśmy wiklin i wierzbowych witek, z których zestrugaliśmy korę. Po wyschnięciu prętów zabraliśmy się do budowania z nich latawców. Najpierw zbudowaliśmy dwa szkielety latawców sputnik nr 2. Po oklejeniu jednego z nich papierem okazało się, że latawiec jest za ciężki i trudno jest mu unieść się w powietrze. Ponadto konstrukcja jego miała wady, gdyż skrzywiał się i wirował w powietrzu.

Zmodernizowałem przeto latawiec. Zamiast całego szkieletu z witek, zrobiłem z nich tylko najważniejsze elementy, pozostałe zastępując nićmi. Zmodernizowany latawiec-sputnik lata dobrze. Zbudowałem 4 latawce: sputnik, dwa płaskie i jeden skrzynkowy. Mój kolega zbudował trzy: sputnik, płaski i skrzynkowy.

W niedzielę 26.X. po południu wyszliśmy obaj w pole i puszczaliśmy latawce. Zrzucaliśmy też z latawców, przy pomocy pocztyliona, spadochrony. Z latawcami typu sputnik i skrzynkowym startowaliśmy sami, lecz przy starcie latawców płaskich konieczna była wzajemna pomoc.

Wieczorem w latawcach umieściliśmy baterie i żarówki i pociągając za specjalnie do tego celu zamocowane nitki -- sygnalizowaliśmy. Trzeba było jednak szybko biec, gdyż latawcom trudno było unieść taki ciężar.

Mamy zamiar zbudować wkrótce z kijków leszczynowych ogromny latawiec na trzech płozach, który dobrze startowałby w zimie ze śniegu.

Wkrótce prześlę Wam zdjęcie latawców, które puszczaliśmy na zawodach — tymczasem załączam ich rysunki.

Stanisław Gerega.

BUDUJEMY ZABAWKI LOTNICZE

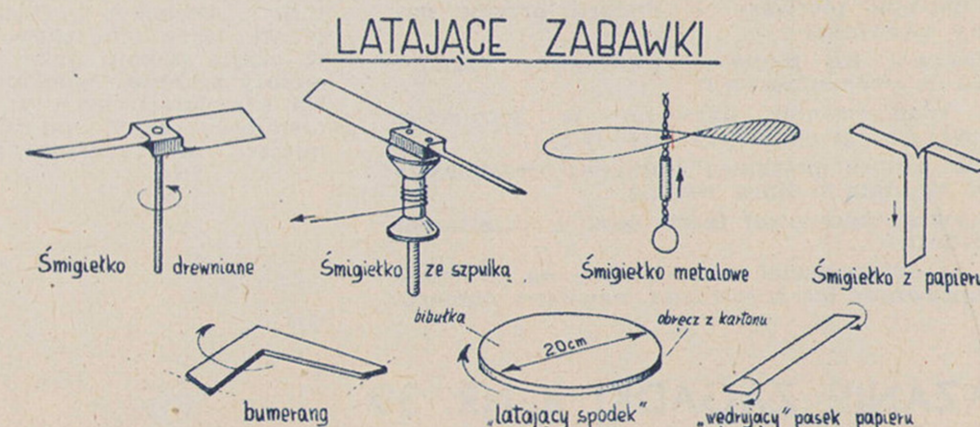
Czy potrafisz ?

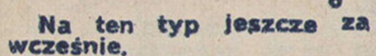
PO wycieczce na lotnisko zastęp Zbyszka zabrał się do budowy zabawek lotniczych. Co nazywamy zabawkami lotniczymi? Wszystko co lata — a jeszcze nie jest modelem latającym, latawcem czy balonem. W zawodach strzał z papieru i „gołębi" w locie na odległość — pierwsze miejsce zajęła strzała, która wypuszczona z okna i poniesiona przez prądy wznoszące wzniosła się w górę i wylądowała na dachu sąsiedniego domu. Potem wszyscy z zapałem robili z bibułki latające trójkąty i kwadraty.

W następnym tygodniu wszyscy wystrugali z drewna śmigiełka i osadzili na patyczkach. Umiejętnie wypuszczane przelatywały ponad 10 m. Najlepiej latało śmigiełko Jurka, który w końce łopatek wklepał ołowiany śrut. Wojtek zrobił śmigiełko przybite do szpulki. Gdy pociągnął za nawinięty na szpulkę sznurek — śmigiełko leciało wysoko do góry. Próby Ryśka ze śmigiełkiem blaszanym, wypuszczanym ze skręconego podwójnie drutu — szybko się skończyły, gdyż blacha była miękka i wytarła się. Dobrze wirował pasek papieru rozcięty wzdłuż do połowy z rozgiętymi końcami.

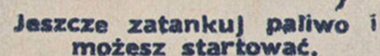
Najciekawsza była trzecia zbiórka, na której robiono z tektury maleńkie bumerangi, powracające na miejsce startu „latające talerze" oraz „wędrujące" po pokoju paseczki papieru.

A czy Ty wypróbowałeś już jak latają wymienione wyżej zabawki lotnicze?

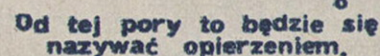




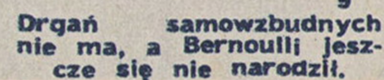
6 Na ten typ jeszcze za wcześnie.



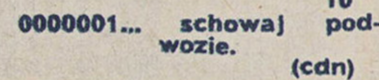
7 Jeszcze zatankuj paliwo i możesz startować.



8 Od tej pory to będzie się nazywać opierzeniem.



9 Drgań samowzbudnych nie ma, a Bernoulli jeszcze się nie narodził.



10 0000001... schowaj podwozie.

(cdn)

Dr inż. A. JAKOWLEW

KONSTRUKTOR LOTNICZY *opowiada*

• 5 •

Entuzjazm ogarnął zebrane tłumy na lotnisku. Okrzyki, gratulacje, wiwaty. Obaj z Mikojanem byliśmy wzruszeni, łzy w oczach.

Mimo woli przypomniałem sobie cały nasz zgrany, wspaniały zespół: entuzjastę Adlera, tak doświadczonego inżyniera jak Kirił Wigant, moich najbliższych współpracowników Siergieja Kułagina i Borysa Kierbera, najstarszego członka biura konstrukcyjnego — Konstantego Sinielszczykowa, najstarszego konstruktora Wiktora Szelepczykowa, wybitnie uzdolnionego obliczeniowca Siergieja Makarowa, kierownika prac naukowych i badawczych Klaudię Kildiszewą i wielu, wielu innych.

Pokazy zakończone. Mój, ten sam od lat, kierowca Misza Suszczynski odwiózł mnie do domu. Rzuciłem się na łóżko i spałem jak zabity do następnego dnia.

NIEMALŻE CUD

Nazajutrz Mikojan i ja zostaliśmy wezwani przez rząd. Rozmowa była krótka. Pogratulowano sukcesu i polecono: Artiom Mikojan i zastępca ministra Piotr Diemientiew udadzą się niezwłocznie do jednego z zakładów, a ja z zastępcą ministra Aleksandrem Kuzniecowem — do drugiego. Mieliśmy zadanie zbudować i oblatać do chwili defilady lotniczej na Placu Czerwonym z okazji Wielkiego Października po 10—15 odrzutowców Jak-15 i MiG-9. Powiedziano: przed wykonaniem polecenia nie wracać do Moskwy.

Mieliśmy zaledwie dwa i pół miesiąca czasu, a do tego nie było nawet dokumentacji seryjnej. Zadanie wydawało się niewykonalne. Dyskusji nie było. „Niezbędna pomoc będzie okazana w najszerszym zakresie" — trzeba było jechać.

Brak dokumentacji seryjnej, której opracowanie zajęłoby kilka miesięcy, skłonił nas do oparcia się na rysunkach prototypowych Jak-15. Przez kilka dni wszystkie wyświetlarnie rysunków w mieście były zawalone powielaniem dokumentacji. A było tego ni mniej ni więcej tylko 20 kompletów, to znaczy pięćdziesiąt—sześćdziesiąt tysięcy rysunków.

Równocześnie nasi konstruktorzy i robotnicy fabryki przystąpili do przygotowania produkcji. W wielu rzeczach musieliśmy iść na duże ryzyko techniczne, ale okazało się to słuszne. Poprawki były, ale w sumie zaoszczędziliśmy wiele cennego czasu. Wszystko oczywiście zależało od ludzi — załogi zakładów i naszego biura konstruktorskiego. Spotkaliśmy się tu z niewidzianym dotąd entuzjazmem.

Codziennie rano Aleksander Kuzniecow przeprowadzał kontrolę wykonywania planów produkcyjnych w oddziałach. Bez zbędnych rozmów, ważny był tylko wykres produkcji. Przy opóźnieniach sporządzano wykres „dopędzenia". Za wykonanie planu dobowego kierownicy oddziałów otrzymywali premię. W przypadku zwalania winy za opóźnienie na inny oddział obaj kierownicy nie otrzymywali premii. Robotnicy pracowali w systemie premii progresywnych.

Po miesiącu pierwsza maszyna opuściła halę montażową. Rozmontowano ją, załadowano w specjalny zasobnik i pociągiem pospiesznym odesłano do Moskwy. 5 października zakłady opuścił drugi samolot, a 21 października odesłano do Moskwy ostatniego, piętnastego Jaka-15.

Gdybyśmy wierzyli w cuda, to byłby to cud. Ale my nie wierzymy w cuda, wierzymy za to w pracę rąk ludzkich i te właśnie złote ręce zrobiły rzecz zdawałoby się niemożliwą, zrobiły niemalże cud.

W Moskwie zaś przystąpiono do prób w locie Jaków i MiG-ów-9, które również przybyły na czas. Do 7 listopada pozostało niewiele czasu, a trzeba było wszystkie maszyny oblatać, dopracować i przeszkolić na nich kilkunastu pilotów wojskowych. Ale wiara w sukces i zwycięstwo wszystkich biorących udział w tej epopei pracy doprowadziły do pięknych wyników.

Rankiem 7 listopada piloci w kabinach samolotów oczekiwali na jednym z lotnisk podmoskiewskich na sygnał do defilady. Wszyscy piloci byli przeszkoleni mając za sobą dodatkowo po kilka lotów na swej maszynie, a wszyscy razem przeszli trening w lotach zespołowych. Czy to nie cud?

Niestety, gęsta mgła zmusiła do odwołania defilady lotniczej w dniu 7 listopada 1946 r.

Dopiero 1 maja 1947 r. mieszkańcy Moskwy ujrzeli nad Placem Czerwonym pierwsze odrzutowce radzieckie. Ale okres pomiędzy 7 listopada 1946 r. i 1 maja 1947 r. nie minął bez echa. W tym czasie rozwinęła się produkcja seryjna Jaków-15 i MiGów-9, a samoloty odrzutowe zaczęły już powszechnie w jednostkach liniowych ZSRR. Lotnicy uwierzyli w lotnictwo odrzutowe.

W maju 1947 r. Jak-15 przeszedł próby państwowe i jako pierwszy samolot odrzutowy wszedł na uzbrojenie radzieckich wojsk lotniczych.

Wiosną 1947 r. znany pilot doświadczalny generał Piotr Stefanowski wykonał na samolocie Jak-15 pełny program wyższej akrobacji. W tymże roku, na pokazach w Tuszyno, Iwan Połunin zademonstrował wyższą akrobację na Jaku-15 licznie zgromadzonej publiczności i zagranicznym attache lotniczym.

Akrobacja zespołowa, w składzie pięciu Jak-15 pod dowództwem dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego J. Sawickiego, była po raz pierwszy pokazana w Tuszyno w 1948 r.

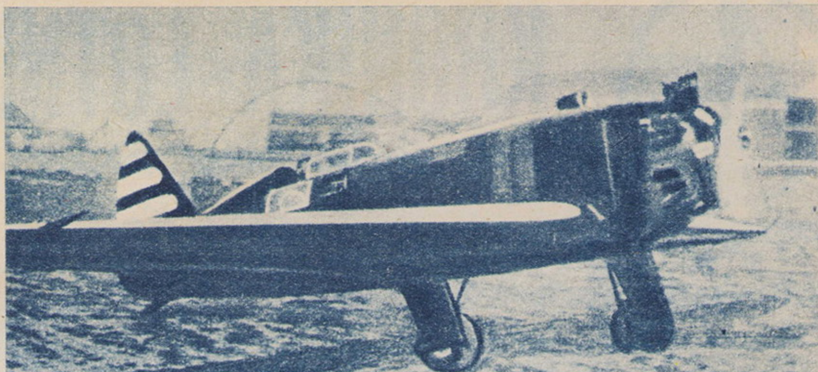
W 1948 r. Prezydium Rady Najwyższej ZSRR nadało tytuły Bohatera Związku Radzieckiego czterem pilotom doświadczalnym za ich zasługi położone w dziedzinie opanowania samolotów odrzutowych. Byli to: Piotr Stefanowski, Michaił Iwanow, Iwan Fiodorow i Iwan Iwaszczenko.

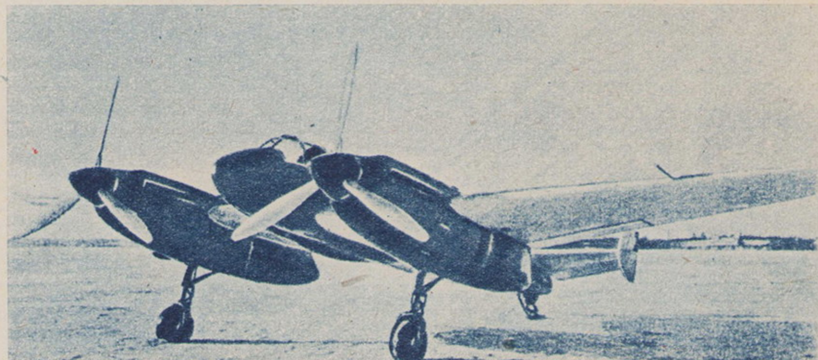
JAK-24

W końcu lata 1952 r. zostałem wezwany na Kreml. Byli tam już Tupolew, Iliuszyn oraz konstruktorzy śmigłowców: Mil, Kamow i Bratuchin. Zdziwiło mnie takie, niezwykłe dotąd, zestawienie konstruktorów samolotowych i śmigłowcowych. Niebawem wszystko się wyjaśniło. Zostaliśmy zaproszeni, aby poradzić jak usunąć mające wówczas miejsce opóźnienie ZSRR w rozwoju produkcji wielkich śmigłowców.

Rzeczywiście USA i Anglia wyprzedzały nas wówczas w tej dziedzinie. Powiedziano nam, że zespoły konstruktorów śmigłowcowych są zbyt szczupłe, sprawa jest poważna i rząd prosi doświadczonych konstruktorów samolotowych o pomoc w opracowaniu wielkich śmigłowców.

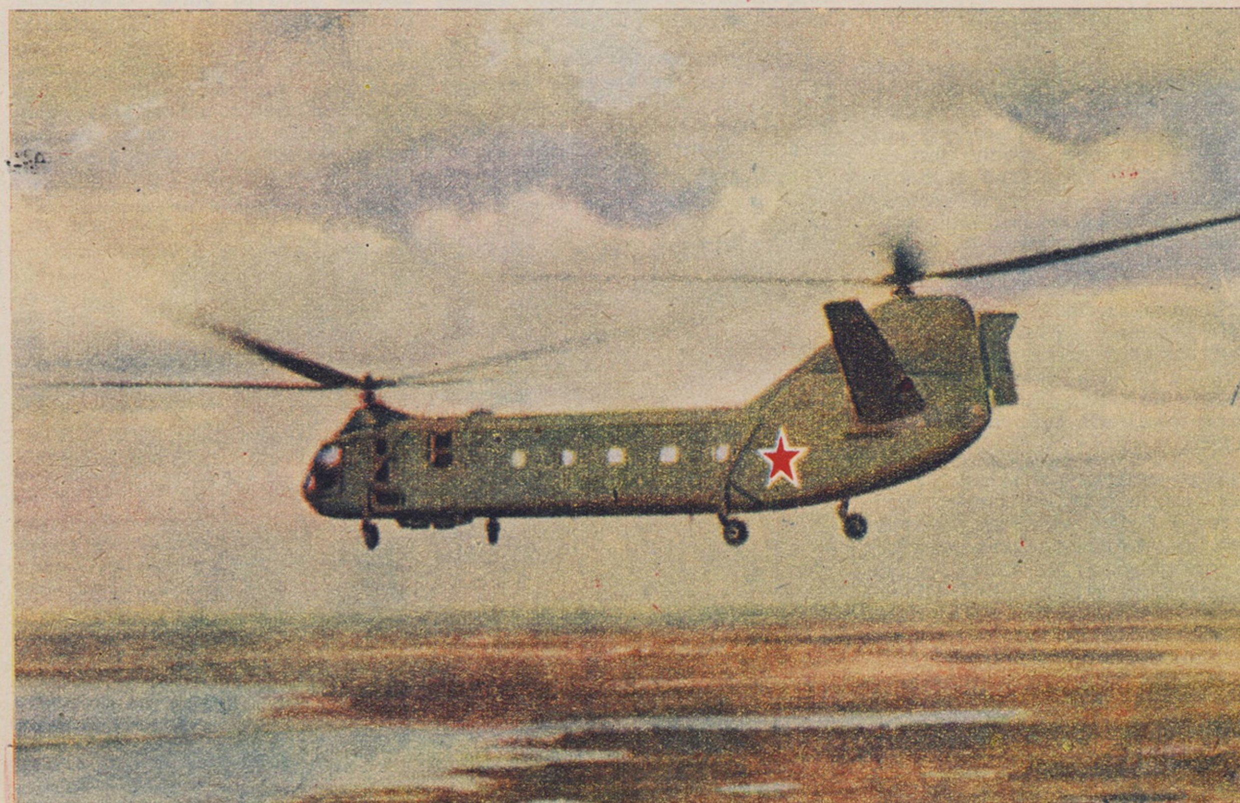
CIĄG DALSZY NASTĄPI





Wyżej: Jeden z mniej znanych samolotów konstrukcji Jakowlewa. Na tej maszynie W. Grizodubowa i M. Raskowa wykonały pierwszy daleki przelot z Moskwy do Aktiubińska. Niżej: Dwusilnikowy wielozadaniowy samolot bojowy Jak-4, opracowany w przededniu drugiej wojny światowej.

Wielki dwuwirnikowy śmigłowiec transportowy Jak-24.





KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

NOCNY LOT NAD JEŻOWEM



Zachód słońca nad Jeżowem.

UROK lotu nocnego jest niezapomniany. O takim właśnie locie pragnę napisać kilka słów, z nadzieją, że może staną się one dopingiem dla wszystkich instruktorów mających uprawnienia do szkolenia w nocy i że tego rodzaju loty będą odbywały się częściej w naszych aeroklubach.

Wystartowałem z jeżowskiego szybowiska przed zmrokiem w dniu 31 października br. na „Bocianie". W drugiej kabinie towarzyszył mi mechanik Jan Klęka. Pilot holujący Tadzio Popiel poprowadził zespół w stronę Śnieżki, gdzie latające w tym dniu szybowce napotykały wznoszenia falowe.

Przelatując nad Karpaczem dostrzegłem pierwsze światła z ziemi, co zapowiadało zapadnięcie zmroku. Od strony zachodniej byliśmy oślepieni przecudną czerwienią zachodzącego słońca. Na wysokości 1 500 m odczepiłem się we wznoszeniu 2 m/sek. Przez radio podano mi, że został wyłożony nocny start na zboczach południowym i wschodnim.

W czasie nabierania wysokości uwagę naszą przykuł zachodni nieboskłon, gdzie cirrusy oświetlone czerwoną kulą słońca tworzyły purpurową przesłonę. Trudno jest odtworzyć słowami piękno zachodzącego słońca — to trzeba zobaczyć z wysokości 2,5 tysiąca metrów — widok niezapomniany... W kabinie zapanowała cisza. Gdy jednak kula słoneczna dotknęła równej, jak cyrklem zakreślonej inwersji, nie wytrzymałem. Włączyłem radio, wyrzucając z siebie potok cisnących się na usta słów. Jak się później dowiedziałem, koledzy również rozkoszowali się cudnym zachodem słońca.

Długo jeszcze patrzyłem na zaczerwienione blaskami zaszłego słońca niebo. Byłem wtedy na wysokości 3 000 m. Gdy skierowałem wzrok na niewidoczną już ziemię, ujrzałem w całej krasie dolinę jeleniogórską, roziskrzoną światłami. Oczami wyobraźni widziałem pustą otchłań, w której zawieszone światła ułożone ręką estety w kształcie wieloboków, trójkątów i elips, filuternie mrugają do obserwatora.

Gdy wreszcie na wezwanie mego pasażera „przeniosłem" się do kabiny szybowca aby odebrać komunikat radiowy, poczułem zimno i wpływ wysokości. Dla zachowania równowagi psychicznej i kondycji „posililiśmy" się tlenem, co natychmiast poprawiło nasze samopoczucie. Prowadząc „słowną wojnę" z siedzącym za moimi plecami kolegą w pewnej chwili spostrzegłem, że wytraciliśmy sporo wysokości i latamy w czterometrowym duszeniu.

Wysokość 2 500 m i mocne duszenie było przysłowiowym kubłem zimnej wody na moją głowę, przepojoną urokiem nocnego lotu na fali sudeckiej. Znalazłem wreszcie upragnione wznoszenie. Miało ono jednak charakter turbulentny i strzałka wariometra oscylowała między 1 a 2 m/sek. Owa turbulencja zwiastowała jakąś zmianę, mimo, że ze Śnieżki podawano niezmiennie co godzinę wiatr z kierunku 220° i siłę 25 m/sek. Na mojej wysokości wiatr zdecydowanie słabł, co stwarzało konieczność wykonywania lotu nad samym murem halniakowym.

Koło godziny 20-tej podano mi przez radio, że startuje następny zespół i na „Musze" leci Jurek Popiel. Zaraz nawiązałem z nim łączność. Natychmiast po jego wyczepieniu, gdy walczył on o każdy metr wysokości w jakimś tam zerku, również i ja zacząłem „spadać". Regularnie wytracałem wysokość, przy ciągłych meldunkach z ziemi: wiatr 220° i siła 20 m/sek. Przerzucałem wszystkie szufladki mego mózgu, przywołując na pomoc całą wiedzę o zjawiskach falowych. Mimo to regularnie wytracałem wysokość. Gnębiony ciekawością jak się wiedzie Jurkowi, zapytałem go o to przez radio. Okazało się, że stracił 100 metrów. Dziwnie podniosło mnie to na duchu.

W miarę obniżania lotu stwierdziłem wzrost siły wiatru, co jednak nie wystarczało na znalezienie nawet zera. Gdy spadliśmy do wysokości 1 500 m Jurek zawiadomił mnie, że ma tę samą wysokość. Nie widzieliśmy się jednak. Dopiero wystrzelona przeze mnie rakieta pozwoliła na określenie naszego względem siebie położenia i odległości, która mniej więcej, według oceny wzrokowej, wynosiła 6 km.

Na wysokości 1 400 m odchodzę w kierunku Jeżowa, strzelając rakiety z pokładu „Bociana", co wprawiło mieszkańców Jeleniej Góry w ogromne zakłopotanie. Większość kojarzyła sobie to „zjawisko" z latającymi talerzami.

Nad Jeżowem sprawdzam możliwość wykorzystania żagla, lecz nic z tego nie wychodzi. O godzinie 20.50 ląduję na wschodnim zboczu, a w parę minut po mnie siada również Jurek.

Loty nocne stwarzają ogromne możliwości dla wykonania bardzo długich przelotów, zwłaszcza, gdy lot falowy połączy się umiejętnie z przelotem termicznym. Oprócz tych walorów warto jest wykonywać tego rodzaju loty dla samych wrażeń, dla wyrobienia u pilota właściwego podziału uwagi oraz właściwej orientacji.

STANISŁAW RATUSIŃSKI

Ileż zagadek kryje w sobie mała, niepozorna skrzynka barografu...
Foto: T. Kaczmarek (2)



BIULETYN AEROKLUBU PRL Nr 293

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujący wyczyn jako rekord krajowy:

KLASA G — KATEGORIA I (SKOKI SPADOCHRONOWE INDYWIDUALNE)

Celność skoku z wysokości 1000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu — w dzień

Henryk Czyż (Aeroklub Wrocławski), Wrocław, dn. 20.10.58 — 6,35 m

Srebrne Odznaki Szybowcowe

172(1439)	Aleksander Drożdzyński				
	długotrwałość:	10.8.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 33 min
	przewyższenie:	3.9.58	„	„Mucha"	1370 m
	przelot:	3.9.58	„	„Mucha"	107 km
173(1440)	Norbert Zając				
	długotrwałość:	30.6.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 02 min
	przewyższenie:	13.9.58	„	„Mucha"	1000 m
	przelot:	26.9.58	„	„Mucha"	112 km
174(1441)	Stefan Czerwonka				
	długotrwałość:	5.9.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 08 min
	przewyższenie:	5.8.58	„	„Mucha"	1250 m
	przelot:	13.9.58	„	„Mucha"	67 km
175(1442)	Zbigniew Noszczyk				
	długotrwałość:	20.8.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 19 min
	przewyższenie:	13.9.58	„	„Mucha"	1130 m
	przelot:	2.9.58	„	„Mucha"	257 km
176(1443)	Zygmunt Nowak				
	długotrwałość:	20.4.58	na szybowcu	„Salamandra"	5 h 24 min
	przewyższenie:	13.9.58	„	„Mucha"	1075 m
	przelot:	2.8.58	„	„Mucha"	51 km
177(1444)	Wiesław Jachowicz				
	długotrwałość:	10.8.58	na szybowcu	„Mucha"	6 h 08 min
	przewyższenie:	4.8.58	„	„Mucha"	1050 m
	przelot:	28.9.58	„	„Mucha"	52 km
178(1445)	Tadeusz Supryn				
	długotrwałość:	2.9.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 26 min
	przewyższenie:	13.6.58	„	„Sroka"	1350 m
	przelot:	1.9.58	„	„Mucha"	85 km.

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

LOTNICY — NA FUNDUSZ GRUNWALDZKI

Dnia 27 października 1958 r. odbyło się zebranie pracowników Aeroklubu Białostockiego, na którym — dla uczczenia 550 rocznicy Bitwy pod Grunwaldem — wszyscy zobowiązali się wykupić cegiełki na Fundusz Grunwaldzki oraz w związku ze społeczną budową Rozgłośni Polskiego Radia i Telewizji w Białymstoku zadeklarowali pewne składki.

Dnia 3 listopada 1958 r. zostało wpłacone na Fundusz Grunwaldzki zł 280, a na budowę Rozgłośni Polskiego Radia i Telewizji zł 213.

St. Leonard

Jak korzystać z czeskich komunikatów „Met-szyb"

ZAPEWNE niewielu szybowników wie o tym, że radio czechosłowackie nadaje codziennie o godz [illegible].50 na falach długich, w paśmie około 1150 m, komunikaty meteorologiczne. W niedziele i święta nadawane są one po godz. 8.00. Komunikaty czeskie stanowią doskonałe uzupełnienie naszych „met-szyb" i pozwalają na dokładne zorientowanie się w sytuacji atmosferycznej w całej niemal Europie.

O trudności językowe można się nie martwić, bowiem wyrazy są tak podobne do polskich, że po kilku zaledwie wysłuchaniach komunikatów rozumie się je w zupełnie wystarczającym zakresie.

Komunikat jest zaszyfrowany liczbami wg systemu niemieckiego. W kilku grupach liczb są podane kolejno: ośrodki baryczne, fronty, izobary, wykresy temperatur z dwóch wzlotów aerologicznych mianowicie z Pragi i Popradu, kierunki i prędkości wiatrów na poszczególnych wysokościach od ziemi do 5 tys. metrów i na zakończenie krótka charakterystyka pogody.

Komunikat obrazuje sytuację o godz. 0.00 GMT i wygląda następująco:

Ośrodki baryczne:

Niż	1 004 mb	060 10
Wyż	1 010 mb	317 35
„	1 021 mb	342 08
„	1 025 mb	353 18

Fronty:

chłodny —	043 06
	048 01
	352 01
	056 01
	060 10
ciepły —	060 05
	359 01
	355 08
chłodny —	345 01
	348 05
	351 06
	353 04

Izobary:

1 010 mb	050 08
	055 00
	059 01
	060 02
1 018 mb	045 07
	047 02
	348 01
	346 02
	347 10
	351 08
1 012 mb	358 30
	355 31
	355 35
	354 38
1 018 mb	359 23
	354 26
	350 31
	342 26
	344 22
	342 23
	340 20
	344 16
	345 12
	341 17
1 020 mb	350 28
	346 25
	348 20
	348 15
	351 14
1 022 mb	360 14
	356 19
	352 23
	350 25
	348 23
	349 21
	349 18
	353 14
	357 11
	360 14

Praga				Poprad			
wys.	ciśń.	t	p. rosy	wys.	ciśń.	t	p. rosy
374	977	16,4	12,8	703	941	10,8	19,8
540	958	17,5	14,2	1 090	900	11,2	10,2
1 560	850	14,8	11,5	1 550	850	8,8	3,8
2 500	760			2 660	744	6,5	—5,2
4 180	622	4,5	—4,5	4,120	620	—0,2	—9,8
5 850	500	—11,5	—21,2	5 810	500	—11,5	—20,5

Prędkości i kierunki wiatrów

wys.	1 000 m	270°	6 m/s
	2 000 m	290°	8 m/s
	3 000 m	300°	10 m/s
	4 000 m	330°	18 m/s
	5 000 m	330°	20 m/s

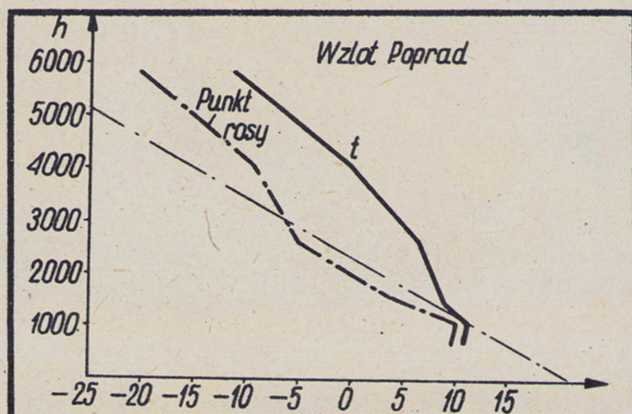
Widzimy tu więc przede wszystkim zespoły pięciocyfrowe. Określają one punkty, które następnie łączymy, otrzymując w ten sposób izobary i linie frontów jak również same ośrodki baryczne. Dane nanosimy w kolejności podanej w komunikacie na mapkę Europy, tak, jak to uczyniono na zamieszczonym rysunku nr 1.

Pierwsza z pięciu cyfr oznacza położenie danego punktu względem południka zerowego, który jak wiadomo przebiega przez miejscowość położoną opodal Londynu — Greenwich. „0" oznacza zachodnie położenie łącznie z zerowym, natomiast „3" położenie wschodnie. Następne dwie cyfry oznaczają szerokość geograficzną, natomiast czwarta i piąta — długość. Dla przykładu podam, że Tarnów należałoby zaszyfrować liczbą 3 50 21.

Z powyższego wynika, że nanoszenie danych odbywa się w odwrotnej kolejności niż czyni to meteorolog-synoptyk, on bowiem najpierw kreśli izobary, a potem dopiero linię frontów. Ze względów technicznych zastosowano jednak tę właśnie kolejność, gdyż wykreślenie wpierw izobar wymagałoby podania znacznie większej ilości punktów, na co czas trwania komunikatu radiowego nie pozwala. Dla naszej orientacji wystarczają zresztą w zupełności linie frontów oraz przebieg i zagęszczenie izobar, które jak wiadomo określają gradient poziomy i tym samym przybliżone prędkości wiatrów.

Dalszą częścią komunikatu są dane ze wzlotu aerologicznego w Pradze i Popradzie. Dla północnej części Polski mogą one być mniej aktualne, jednak od temperatur mas zalegających południe naszego kraju dane te nie powinny bardzo odbiegać. Wykres sporządzamy na podstawie następujących liczb: pierwsza to wysokość, druga — ciśnienie, trzecia — temperatura, czwarta — punkt rosy. Dane te nanosimy na wykres współrzędnych zrobiony najlepiej na papierze milimetrowym, przy czym temperatury na osi x, a wysokości na osi y. Z otrzymanych linii możemy teraz odczytać położenie ewentualnej inwersji, izotermii oraz stan równowagi tak jak na rysunku nr 2. Komunikat jest dopełniony opisową prognozą z podaniem zachmurzenia oraz tendencji barycznej, nie mówiąc już o temperaturach.

Rys. 2



Nanoszenie mapy synoptycznej możemy rozwiązać w trojaki sposób: albo wykorzystujemy do tego celu każdorazowo nową mapkę, albo umieszczamy mapę pod szybą i dermatografem kreślimy na szybie lub zwyczajnej kalce technicznej.

Kilka kolejno wykreślonych mapek pozwoli nam śledzić kierunek i prędkość przemieszczania się frontów i układów barycznych, a tym samym pozwoli wysnuwać wnioski co do prognoz na najbliższy okres. Własne obserwacje i konfrontowanie komunikatów z rzeczywistością dostarczy nam wiele cennego doświadczenia i zbliży do meteorologii, bez której nie ma szybowcowego latania wyczynowego.

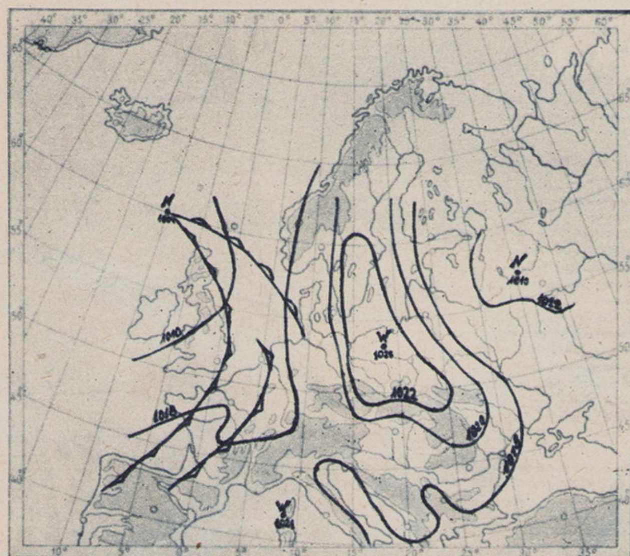
Dla ułatwienia zrozumienia, a tym samym odbioru komunikatów, podaję poniżej znaczenie tych wyrazów, które najczęściej występują w komunikatach. Brzmienie czeskie podaję oczywiście w pisowni fonetycznej:

fronta — front; tlak — ciśnienie; tlakowa wyża — wyż; tlakowa niża — niż; studena fronta — chłodny front; tepla fronta — ciepły front; powolna fronta — stacjonarny front; slaba fronta — słaby front; wyżka — wysokość; rosni bot — punkt rosy; nula — zero; teplota — temperatura; oblaczno — pochmurno; mraki — chmury; prechanki — przejaśnienia; klesa — spadek ciśnienia; stoupa — wzrost; polednie — południe; weczer — wieczór; witr — wiatr; zatażeno — pochmurno; wystup — wzlot; boużki — burze; cele — całe; desetiny — dziesiętne; metrou pro stedinu — m/sek; jedna — jeden; trzi — trzy; sedum — siedem; osum — osiem; deset — dziesięć; jednacet — jedenaście; dwanacet — dwanaście; patnacet — piętnaście; dwacat — dwadzieścia; cztyryadwacet — dwadzieścia cztery; trzicet — trzydzieści.

Wprawdzie sezon szybowcowy jest już zakończony, ale właśnie w okresie zimy możemy nabyć wprawy w posługiwaniu się własnymi mapkami synoptycznymi, które z wiosną mogą nam oddać duże korzyści przy planowaniu wyczynów.

ANDRZEJ BRZUSKA

Rys 1



CZYNNIK LUDZKI W WYPADKACH LOTNICZYCH

Mgr inż. WIKTOR LEJA (1)

ZESTAWIENIA statystyczne wypadków lotniczych stwierdzają, że większa część przyczyn wypadków lotniczych jest spowodowana przez czynnik ludzki, który w czynnościach załogi i obsługi odgrywa dominującą rolę. Mamy tu na myśli stany psychiczne, a więc: nieuwaga, wadliwe reakcje, emocje, wyczerpanie nerwowe, przemęczenie i cechy charakteru, jak: lekkomyślność czy brak dyscypliny. Do tego dochodzi jeszcze niedostateczna umiejętność w prowadzeniu samolotu, co określamy najczęściej jako błąd w pilotażu.

Trzeba na wstępie podkreślić, że technika lotnicza dokonała olbrzymiego postępu i dziś strona techniczna, która kiedyś była jedną z głównych przyczyn wypadków lotniczych, jest na wysokim poziomie bezpieczeństwa. Wypadki z winy sprzętu są obecnie bardzo rzadkie, a jeżeli jeszcze pojawiają się defekty, to są one spowodowane przeważnie przez wadliwą obsługę, a więc znów prawie zawsze czynnik ludzki.

Jak wszędzie tak i w lotnictwie do niedawna punkt ciężkości spoczywał na problemach technicznych. Obecnie wzrosła gwałtownie niezawodność sprzętu, gdy tymczasem udział czynnika ludzkiego pozostał prawie ten sam i większa część wypadków lotniczych ma swoje przyczyny w charakterze pracy załogi i obsługi.

Nasuwa się więc pytanie: dlaczego czynnik ludzki odgrywa tak ważną rolę? Czyżby człowiek był istotą nieznaną? Przecież właśnie w lotnictwie wymagamy od personelu najwyższej sprawności sił fizycznych i odporności psychicznej.

Istnieje twierdzenie, że wypadki lotnicze są zawsze możliwe, gdyż szczególny rodzaj pracy w lotnictwie zależy nie tylko od technicznych zalet sprzętu, lecz w większym stopniu od czynnika ludzkiego, a więc od sprawności pamięci oraz stanu psychicznego i fizycznego ludzi.

Czynnik ludzki jest bardzo znamienną funkcją różnych okoliczności, w przeciwieństwie do czynnika technicznego, który można już dziś dokładnie ustalić. Właściwości psychiczne natomiast u poszczególnych ludzi zmieniają się w czasie, w zależności od różnych okoliczności. Dlatego tak trudno nieraz ustalić prawdopodobieństwo i możliwości wypadków lotniczych spowodowanych przez osłabienie lub zanik pewnych cech i dyspozycji ludzkich.

Dlatego istnieje możliwość poważnego udziału czynnika ludzkiego w pewnej części wypadków lotniczych, które podobnie jak i w innych gałęziach transportu zmuszają władze nadrzędne, opiekę lekarską, nadzór techniczny i administracyjno-społeczny do badań, analizy i profilaktyki, aby obok udziału techniki na wysokim poziomie rola człowieka w przyczynach wypadków powoli przestała odgrywać dominującą rolę.

Rola człowieka w lotnictwie wiąże się z coraz bardziej skomplikowanym zagadnieniem technicznym, sprzętem, obsługą, skomplikowanym ruchem na ziemi i w powietrzu, ze znajomością zawiłych nieraz przepisów. **Praca w lotnictwie wymaga obok zdrowia i wyszkolenia stałego doszkalania, a przede wszystkim żelaznej dyscypliny.** Zagadnienie czynnika ludzkiego w wypadkach lotniczych wiąże się bezpośrednio z zagadnieniem psychologii pracy w ogóle. Nic też dziwnego że obecnie ten problem bada się naukowo od podstaw. W lotnictwie zagadnienie to odgrywa ogromną rolę, gdyż trzeba poznać wpływ różnych czynników występujących podczas lotu na układ nerwowy człowieka.

Dla zwrócenia uwagi oraz wyłonienia dyskusji kadra instruktorska oraz personel latający winien zapoznać się z wydawnictwami związkowymi jak: „Czego nas uczą wypadki przy pracy" lub „Z zagadnień psychologii pracy". Ta ostatnia publikacja omawia zresztą mało znane zagadnienie, mianowicie, psychologię pracy w świetle wyższej czynności nerwowej. Dlatego cytuję z niej kilka niezwykle ciekawych wyjątków:

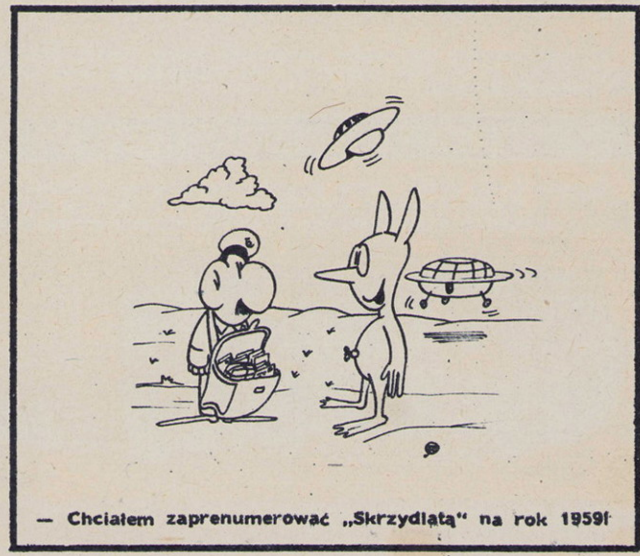
„Badania psychologiczne związane z problemem wypadkowości dzielą się na dwie grupy: jedna z nich należy do kierunku psychologii pracy, stawiającego sobie za zadanie przystosowanie człowieka do pracy, druga grupa wiąże się ściśle z dążeniem przystosowania warunków pracy do możliwości psychicznych i fizycznych pracownika.

Psycholog niemiecki Marbe zapoczątkował pogląd, że przyczyny wypadków tkwą przede wszystkim w samym pracowniku, w jego skłonności do wypadków. Badania częściowo potwierdziły twierdzenie Marbego wskazując, że w zespole pracowników znaczna część wypadków przypada na pewną grupę ludzi. Bliższe wyjaśnienia tej sprawy dają badania nie psychologów lecz lekarzy specjalistów, którzy stwierdzają występowanie skłonności do wypadków u ludzi o słabszym stanie zdrowia, o zaburzeniach nerwowych i cechach psychopatycznych. Najnowsze badania dowodzą, że stałość grupy „wypadkowiczów" jest pozorna, że jeżeli nawet grupa taka istnieje, to jej członkowie stale się zmieniają.

Badania idą w kierunku wykrywania nieraz bardzo odległych przyczyn wypadków znajdujących się poza człowiekiem, który spowodował wypadek. Ten rodzaj badań wiąże się z drugim zasadniczym kierunkiem psychologii pracy, którego celem jest przystosowanie warunków pracy do człowieka pracującego".

Dlatego właśnie udział lekarzy specjalistów w badaniu wypadków lotniczych jest bardzo ważny.

(c.d.n.)



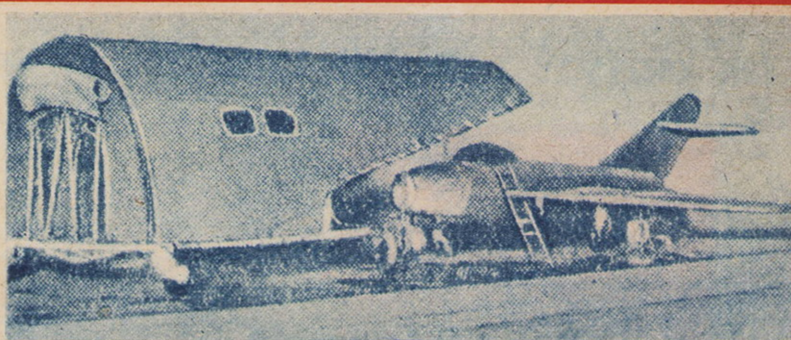
— Chciałem zaprenumerować „Skrzydlatą" na rok 1959!



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

Hangar na kółkach

W Związku Radzieckim opracowano przenośny hangar — osłonę roboczą dla myśliwskich samolotów odrzutowych, która chroni mechaników przed deszczem, śniegiem i wiatrem. Konstrukcja hangaru metalowa, z pokryciem brezentowym.

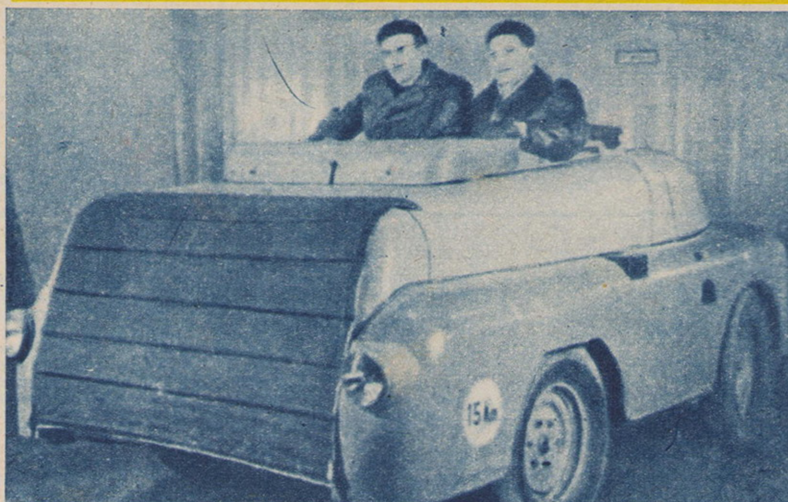




POMNIK KONSTRUKTORA

W mieście Oreł w ZSRR wzniesiono pomnik sławnego konstruktora samolotów (Po-2, I-16, I-153 i innych) N. N. Polikarpowa. Na postumencie konstruktor trzyma w ręku model samolotu I-16. Twórcą pomnika jest G. Kijenow.

HERKULES III



W Czechosłowacji od niedawna wprowadzono do użytkowania nową samobieżną wyciągarkę szybowcową o nazwie Herkules III. Wyciągarka zaopatrzona jest w 8-cylindrowy silnik dieslowski Tatra T-108 o mocy 134 KM przy 2 000 obr/min.



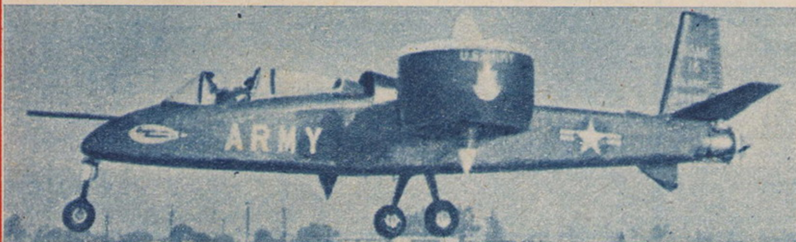
...Czy pani przyjmuje prenumeratę „Skrzydlatej" na rok 1959?
Rys. W. Fuglewicz

WZLOT NA LATAWCU



Po różnych próbach z wiroszybowcami zainicjowano obecnie w USA wzloty na latawcu holowanym za motorówką. Sport zapewne bardzo ciekawy, ale trudno powiedzieć czy bezpieczny.

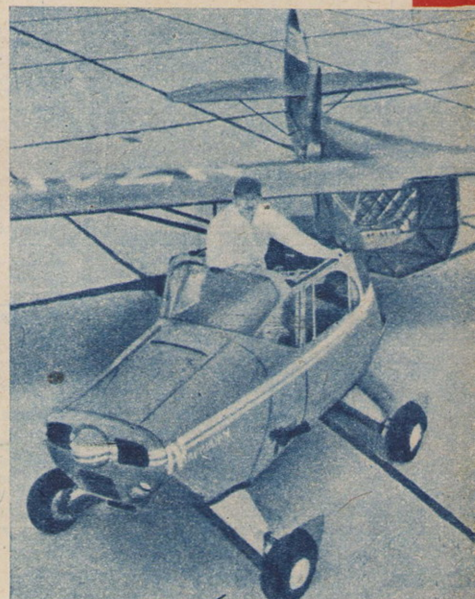
Ostatnia nowość

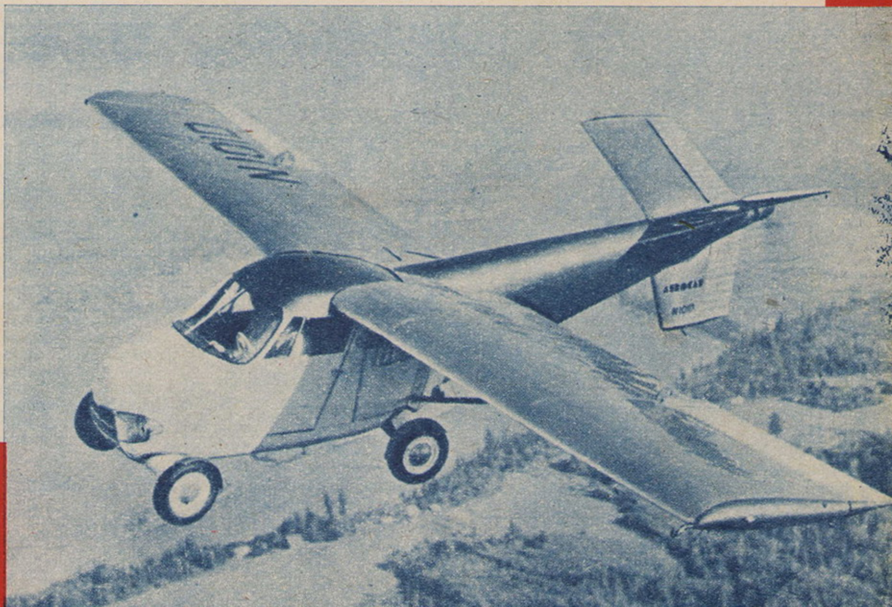


Do najnowszych samolotów pionowego startu należy amerykański DOAK-16, zaopatrzony w turbinę Lycoming T53 napędzającą dwa wirniki umieszczone na końcach skrzydeł.

Samochód w powietrzu

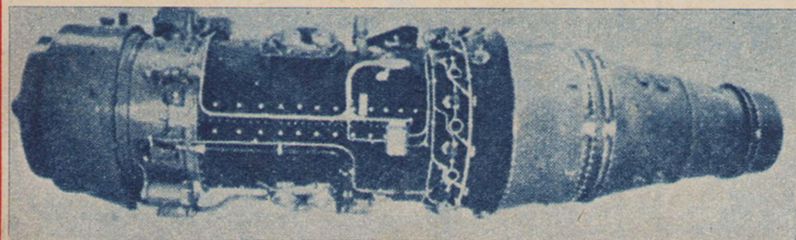
Coraz to pojawiają się nowe konstrukcje samolotów, które mogą być szybko przystosowywane do ruchu naziemnego. Sto dwa rodzaje tego typu samolotów różniące się zabudową silnika. Skrzydła i tył kadłuba można zdemontować w ciągu pięciu minut i samolot staje się — samochodem.





SILNIK TURBOODRZUTOWY DO B-152

Samolot B-152 (NRD), który znajduje się jeszcze w stadium prób, wyposażony jest w silniki rodzimej produkcji typu 014. Jest to silnik z 12-stopniową osiową sprężarką. Ciąg statyczny 3 150 kG, zużycie paliwa 0,850 kG/h.



ZDJĘCIA: Sowietskaja Awiacja, Thermik, Flug-Revue, The Aeroplane, Kridla vlasti, Teknikens Värld.